
UNIVERSITY OF TORONTO
3 1761 01306844 0




HISTOIRE
DE
L'ÉCOLE NAVALE
et des Institutions qui l'ont précédée
PAR
UN ANCIEN OFFICIER
40 grandes compositions de PAUL JAZET
GRAVÉES SUR BOIS PAR MÉAULLE
PARIS
MAISON QUANTIN
COMPAGNIE GÉNÉRALE D'IMPRESSION ET D'ÉDITION
7, RUE SAINT-BENOIT
P. Jazet
1885

HISTOIRE

DE

L'ÉCOLE NAVALE

HISTOIRE

DE

L'ÉCOLE NAVALE

ET DES INSTITUTIONS QUI L'ONT PRÉCÉDÉE

PAR UN ANCIEN OFFICIER

Avec lettre du Vice-amiral JURIEN DE LA GRAVIÈRE

DE L'ACADÉMIE FRANÇAISE

Quarante compositions hors texte par PAUL JAZET

Gravées sur bois par MÉAULLE



PARIS

MAISON QUANTIN

COMPAGNIE GÉNÉRALE D'IMPRESSION ET D'ÉDITION

7, RUE SAINT-BENOIT

1889



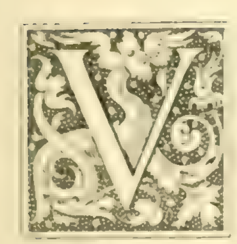
LETTRE

ADRESSÉE A L'AUTEUR PAR LE VICE-AMIRAL JURIEN DE LA GRAVIÈRE

DE L'ACADÉMIE FRANÇAISE

Paris, le 22 mai 1888.

MONSIEUR,



OUS avez eu assurément une pensée heureuse, lorsque vous avez entrepris d'écrire, sous le nom d'*Histoire de l'École navale*, l'histoire des institutions qui, depuis le temps de Richelieu et de Colbert, ont assuré le recrutement du corps d'officiers destiné à former la base de ce qui nous avait manqué jusqu'alors : une marine permanente.

Je tiens à vous remercier de l'envoi que vous avez bien voulu me faire de votre livre et surtout à vous féliciter.

Votre travail était le prologue indispensable qu'attendait la publication souvent ébauchée de nos fastes maritimes.

L'histoire de l'École navale n'est au fond que l'histoire de la préparation d'une marine sérieuse au combat. De la direction imprimée aux études de nos futurs aspirants dépendra, plus tard, l'esprit du corps tout entier. On s'en est bien aperçu quand des écoles de Brest et de Toulon sortit, à la fin du premier Empire, la double promotion qui transforma, en quelques années, la tenue et la discipline de nos vaisseaux.

Les conditions du service ne sont plus, sans doute, aujourd'hui, ce qu'elles étaient il y a cinquante ans. Il nous faut maintenant un assemblage de connaissances dont pouvaient, à la rigueur, se passer nos pères. On ne saurait oublier cependant que, dans notre métier, malgré les modifications profondes qu'a subies le matériel, il reste encore bien des choses qui doivent se faire d'instinct, par une conception rapide, plutôt que « par raison démonstrative ».

Jamais on n'initiera trop tôt au sentiment de la responsabilité les auxiliaires promis à nos capitaines.

Pour que le capitaine puisse prendre, avec sécurité, un repos nécessaire, il convient qu'il ait tout sujet de compter, non seulement sur la vigilance, mais aussi sur la décision de l'officier de quart. Les devoirs d'un officier de quart sont ceux d'un commandant temporaire : sa responsabilité devrait se substituer complètement à celle du capitaine qui reprend des forces. Développer l'instruction est fort bien; façonner les caractères serait encore mieux. Les notes des anciens gardes de la marine montrent quelle importance on attachait jadis aux qualités morales de ces apprentis officiers. A vingt ans, en effet, on doit être un homme, ou on ne le sera jamais. C'est donc à juger l'homme aussi bien que l'étudiant qu'il sied de s'appliquer.

Toutes les fois qu'on aura l'occasion de mettre à l'épreuve l'énergie, le coup d'œil de jeunes gens dont l'école n'a pas été mise sur l'eau sans motif, on fera bien de ne pas la négliger. L'attention

accordée aux exercices de manœuvre et de pilotage aura, entre autres avantages, celui-là.

Donnez à la flotte des aspirants vigilants, hardis, résolus, prompts à prendre un parti, vous aurez fait un grand pas vers le succès.

L'amiral Bruat, encore aspirant, indiqua ce qu'il serait un jour, en offrant à son capitaine qui, vu le gros temps, ne pouvait se procurer de pilote, d'entrer la corvette *la Diligente* à Brest.

Veuillez agréer, Monsieur, avec mes remerciements, l'assurance de ma considération distinguée.

Le Vice-Amiral

E. Jurien de la Gravière.





PREMIÈRE PARTIE

CHAPITRE PREMIER

LES GARDES DE L'AMIRAL DE FRANCE ET DU GRAND MAITRE DE LA NAVIGATION ET DU COMMERCE AVANT 1670



La marine militaire, telle que nous la voyons organisée aujourd'hui, n'a commencé à exister en France qu'à dater du ministère du cardinal de Richelieu, et c'est seulement son puissant génie qui parvint à concentrer dans une seule main, la sienne, tous les rouages de l'immense et compliquée machine constituant, personnel et matériel réunis, l'ensemble des forces navales du pays.

Avant Richelieu, malgré les efforts de nos rois, la marine militaire française n'existait pas, à vrai dire, et si les Normands et les Bretons, comme autrefois les Gaulois du temps des Romains, étaient réputés pour hardis marins, leurs aptitudes ne se révélaient que dans des expéditions particulières, et, au point de vue militaire, la marine avait complètement disparu au moyen âge.

Philippe-Auguste avait dû emprunter une flotte aux Génois pour la première croisade.

Saint Louis parvint à réunir une flotte de quatre-vingts vaisseaux en 1242, mais Philippe-le-Bel dut de nouveau recourir aux Génois pour combattre sur mer les Anglais.

Les navires français qui sillonnaient les mers appartenaient à de riches commerçants qui, le plus souvent, comme Jacques Cœur et Ango de Dieppe, armaient des corsaires pour attaquer les vaisseaux ennemis.

C'est en vain que François Ier essaya de constituer une force maritime permanente. Il parvint seulement à réunir un certain nombre de galères et à faire creuser le port du Havre. Les guerres de religion anéantirent ce premier essai de reconstitution. Henri IV eut aussi la pensée de ressusciter nos forces navales tombées si bas depuis Henri II, qu'à peine, à cette époque, la France aurait-elle pu mettre quatre vaisseaux en mer. Mais les temps difficiles ne lui laissèrent ni le loisir ni la faculté d'entreprendre cette tâche patriotique.

Richelieu embrassa d'un coup d'œil le rôle important de la marine dans les destinées de la France, et son développement nécessaire, eu égard à l'admirable position de notre pays entre les deux mers.

Mais rien n'existait. Tout était à créer et, pour cela, faire il fallait commander en maître sur les choses de la mer.

Un obstacle puissant barrait la route : l'amirauté, charge inamovible qui donnait à son possesseur non seulement des profits énormes, mais encore le droit de ne rendre des comptes qu'au roi.

Comme la connétablie pour les choses de l'armée de terre, l'amirauté était incompatible avec l'unité du pouvoir ministériel, et avec l'ordre financier et administratif inséparable des grandes conceptions et des entreprises résolues.

La démission du duc Henri de Montmorency, amiral de France, fut achetée moyennant 1,200,000 livres, et après que le duc se fût démis de sa charge entre les mains du roi, à Nantes (septembre 1626), un édit rendu par Louis XIII, sur le rapport du cardinal de Richelieu, supprima la charge d'amiral de France.

Un second édit créa, au profit de Richelieu, la charge de grand maître, chef et surintendant général de la navigation et du commerce (14 octobre 1626).

Si le grand maître n'avait pas le commandement des armées navales, et

si son administration rentrait dans les conditions générales de la comptabilité, par contre, son autorité s'étendait sur tout le royaume, tandis que l'amirauté de France, bien qu'ayant fini par absorber les amirautés particulières du Levant, de Guyenne, de Normandie et de l'Ile-de-France, n'avait jamais pu faire reconnaître sa suprématie par l'amirauté de Bretagne.

Le grand maître devenait donc, en fait, un ministre de la marine et du commerce, et les entraves opposées jusqu'alors par l'amirauté au commerce tombèrent.

Dès son entrée en fonctions, Richelieu s'empressa de se composer une garde appelée compagnie des gardes ou archers du cardinal, et formée de cinquante-trois hommes commandés par un capitaine, un lieutenant, un enseigne et un maréchal des logis.

L'entretien de cette compagnie coûta 24,000 livres par an.

Le cardinal ne fit en cela que suivre l'exemple des anciens amiraux qui, depuis l'introduction en France, par saint Louis, de la dignité d'amiral, s'étaient presque toujours constitué une garde composée de gens de guerre éprouvés.

Non seulement les amiraux, mais aussi les hommes de guerre recevant, à titre définitif ou même à titre temporaire, des commissions de vice-amiraux, s'entouraient d'une garde particulière. Pour ne citer qu'un des plus célèbres parmi ces derniers : lorsqu'en 1622, le duc de Guise [1] fut mis, avec le titre de vice-amiral, à la tête d'une escadre chargée d'attaquer la flotte des Rochellois, il avait, pour servir auprès de sa personne, une compagnie de gardes qui combattirent vaillamment à ses côtés, lors du combat naval du 26 octobre. Plusieurs furent tués ou grièvement blessés, et parmi ceux-ci M. de la Verdière, lieutenant de la compagnie, blessé à la tête, d'une mousquetade.

Ces compagnies de gardes, comme celle de Richelieu et de ses successeurs jusqu'au rétablissement de la dignité d'amiral n'étaient pas, en réalité, une école d'officiers de marine, et les amiraux, dont elles servaient à rehausser la dignité, n'étaient eux-mêmes d'ordinaire que de grands seigneurs, vivant à la cour, ou des généraux auxquels le monarque donnait le commandement de troupes chargées, le plus souvent, d'opérer une descente sur le territoire ennemi.

Comme nous l'avons dit plus haut, l'amiral avait des droits, des prérо-

gatives et des revenus considérables, consistant en droits de nomination aux emplois ressortissant à la marine, en droits d'attache, de parts de prise, d'impôts et de juridiction ; mais, lorsqu'il prenait la mer, c'étaient des pilotes hauturiers auxquels incombait le soin de la conduite des vaisseaux armés en guerre pour la circonstance.

Tels furent, parmi les plus célèbres, à partir de Florent de Varennes, le premier amiral dont on retrouve la trace en 1270, et Pierre le Mègue qui compta le premier, en 1327, au nombre des grands officiers de la Couronne : Robert d'Anneval de la Heuse (1368) ; Claude d'Annebaut, baron de Retz ; l'amiral Bonnivet ; Charles de Lorraine, duc de Mayenne (1578) ; Anne, duc de Joyeuse (1582) ; Jean-Louis de Nogaret de la Valette d'Epernon (1587) ; Charles de Gontaut-Biron (1592) ; Charles de Montmorency, duc d'Ampuille (1596) ; et le dernier de tous, Henri de Montmorency (1612), remplacé par le grand maître de la navigation.

Sous l'administration de Richelieu, les bâtiments de guerre devinrent la propriété de l'État ; des capitaines et des lieutenants, destinés à embarquer sur les vaisseaux du roi, furent maintenus au service d'une manière permanente, avec solde à terre comme à la mer.

Le service à bord fut réglementé en 1634, et, en 1635, le régiment royal des vaisseaux fut créé, comme l'avait été, en 1626, le régiment de marine.

Un code pénal maritime fut institué et, dès 1636, une flotte de quatre-vingts bâtiments de guerre put être réunie sur la rade de Belle-Isle, sous le commandement d'Henri de Lorraine, comte d'Harcourt.

En 1642 parut un règlement sur la discipline des soldats et des matelots. Richelieu ne s'était pas contenté de sa compagnie de gardes. Seize jeunes gentilshommes furent spécialement attachés à sa personne, et devaient, après un stage assez long, servir au recrutement des officiers de la nouvelle marine (9 septembre 1627). On trouve la trace de cette tentative d'école particulière pour former des officiers de vaisseau, dans le payement d'une somme de 400 livres, pour chacun des trois maîtres chargés de l'instruction de ces jeunes gens, « *destinés par le roi*, dit l'ordonnance de payement, *au recrutement des officiers de sa marine* ».

Les successeurs du cardinal à la grande maîtrise conservèrent ces gentilshommes auprès d'eux, et ils ne furent supprimés que sous M. de Vendôme, qui essaya inutilement de les faire rétablir.

Richelieu mourut, laissant son œuvre inachevée, mais, dans l'organisation qu'il laissa derrière lui, il est facile de reconnaître les principes qui ont servi de bases aux institutions de Colbert.

Le premier des successeurs de Richelieu fut son neveu, Armand de Maillé, duc de Fronsac et de Brézé, qui, le 14 juin 1646, étant au siège d'Orbitello, fut tué d'un coup de canon sur le pont de son vaisseau.

A sa mort, Mazarin songea à prendre la direction de la marine, mais ne se croyant pas assez fort pour imiter Richelieu, il décida la reine régente, Anne d'Autriche, à s'attribuer la grande maîtrise (1647).

La compagnie des gardes de la reine, grand-maître, fut portée à cent hommes, comprenant quatre officiers, trois brigadiers et quatre-vingt-treize soldats [2].

Le capitaine de cette compagnie fut M. de Lunas, ayant sous ses ordres MM. de Villeneuve et de La Brosse, le premier comme lieutenant, le second comme enseigne.

Les troubles de la Fronde ruinèrent la marine naissante. Les arsenaux établis par Richelieu furent laissés dans le dénuement, les bâtiments à flot dépérirent, et on n'entreprit aucune construction neuve. Le personnel disparut ou fut employé à tout autre chose qu'au service de la mer.

Lorsque l'autorité du roi eut été rétablie, Mazarin donna quelque attention à la marine, dont les services lui étaient nécessaires pour combattre les Espagnols, mais ce ne furent là que des tentatives sans vigueur.

En 1650, la reine régente céda à César de Vendôme l'office de grand maître; mais elle conserva ses gardes, continuant à toucher une part sur les prises faites en mer par les vaisseaux français sur les ennemis de l'État.

Cette part des prises servait en partie à payer la solde de la compagnie des gardes de la reine, ainsi qu'il appert d'une ordonnance en date du 4 avril 1651, enjoignant au lieutenant de l'amirauté de Provence de remettre au capitaine de Lunas une somme de 10.000 livres, pour trois montres de ladite compagnie [3].

En 1655, François de Vendôme, duc de Beaufort, succéda à son père, dans la charge de grand maître dont les attributions avaient été singulièrement diminuées. La compagnie des gardes avait été rendue au grand maître, et, en 1660, elle fut réduite à quarante-sept hommes, dont quatre officiers et trois brigadiers. Elle fut commandée d'abord par le baron de Saint-Marc,

puis par le chevalier de La Fayette, ayant sous ses ordres M. de Castillon pour lieutenant, et pour brigadiers MM. de La Chapelle et de Saint-Arnoul.

Lorsque Louis XIV, après la mort de Mazarin, prit lui-même la direction des affaires, nous ne possédions plus que huit vaisseaux de trente à soixante-dix canons.

Le ministre de Lyonne fit construire douze bâtiments, en acheta trente-deux aux Provinces-Unies, et commença à organiser les classes.

Enfin, arriva Colbert qui, reprenant avec génie l'œuvre inachevée de Richelieu, créa définitivement la marine militaire, ce chef-d'œuvre que, dit Henri Martin, chaque génération salue en passant d'un cri d'admiration. Là, point de tâtonnements, point d'écoles. Tout, du premier jet, se coulait en bronze.

Dans l'espace de trois ans, de 1661 à 1665, nous eûmes une flotte composée de cent quatre-vingt-seize vaisseaux, dont cent dix-neuf de première classe.

Le développement de la marine, dès 1666, prit tout son essor. Les classes furent régulièrement organisées, l'inscription maritime assurant des matelots.

Le service de l'artillerie fut constitué.

Le régiment de royal-marine, en 1669, le régiment-amiral, en 1670, portèrent à quatre le nombre des régiments d'infanterie de la marine.

Ceci fait, le roi et Colbert songèrent à former des officiers de vaisseau.

Dès 1666, Colbert avait convié les gentilshommes de la province de Bretagne à entrer dans la marine, et le 23 février 1668, sur l'inspiration du ministre, son cousin Colbert du Terron, intendant de la marine, avait proposé aux jurats de Bordeaux de supprimer le collège de Guyenne et de le transformer en collège royal de la marine[1]. Ces premières tentatives ne portèrent pas grand fruit.

Tout s'organisait cependant sous l'impulsion puissante de Colbert qui, après avoir fondé des arsenaux, créé des flottes, constitué l'état major de la marine composé de trois lieutenants généraux, six chefs d'escadre, soixante capitaines de vaisseau, soixante lieutenants de vaisseau, soixante enseignes et vingt capitaines de brûlot, résolut de jeter les bases d'une institution qui assurât, d'une manière permanente, le recrutement de ce corps d'officiers.

Le duc de Beaufort venait de disparaître au siège de Candie, où la

compagnie de ses gardes, renforcée depuis trois ans, formait la gauche de la colonne d'attaque contre les retranchements des Turcs.

L'office de grand maître, dont il fut le dernier titulaire, fut supprimé, et Louis XIV rétablit la dignité d'amiral de France, en faveur de son fils naturel, Louis, comte de Vermandois, mais dans des conditions qui ne faisaient plus de cette dignité un obstacle à l'action du ministre.

Ordre fut donné de licencier la compagnie des gardes de M. de Beaufort, qui, d'après la revue passée à Toulon par le commissaire général de la marine, Brodart, sur l'ordre du roi, en date du 14 décembre 1669, ne se composait plus que de quatre officiers majors, trois brigadiers et cinquante-sept gardes.

Ainsi finirent les premiers gardes dont les compagnies n'eurent jamais rien de spécial pour l'éducation des officiers de mer.





CHAPITRE II

LA COMPAGNIE DES GARDES DE LA MARINE

1670-1671



COLBERT, après avoir constitué l'état-major de la marine, songea à en assurer le recrutement. Pour y parvenir, il suggéra à Louis XIV l'idée de rétablir, sur de nouvelles et plus larges bases, la compagnie des gardes dont s'entourait autrefois l'amiral de France.

La nouvelle compagnie, au lieu de suivre constamment l'amiral, tiendrait résidence, en deux détachements, dans les deux principaux ports du royaume, l'un en Levant, l'autre en Ponant, de telle façon que, lorsque le comte de Vermandois serait en âge d'exercer la charge dont il venait d'être investi, il trouvât, dans le port où il s'embarquerait, une garde d'honneur qui rehausserait l'éclat de sa dignité.

En même temps, le but pratique et immédiat de la nouvelle institution serait de réunir, dans les deux principaux ports du royaume, un noyau de jeunes gentilshommes pouvant ainsi recevoir des leçons de tout ce qui touchait à la navigation, et, au fur et à mesure des vacances, recevoir des commissions d'officiers de vaisseau.

A la date du 24 décembre 1669, M. de Cajac, capitaine au régiment des gardes françaises, reçut une commission de capitaine d'une compagnie

dite des gardes de la marine. Le même jour, des lettres patentes donnèrent rang de colonel au capitaine de la nouvelle compagnie, « *laquelle*, disent ces lettres patentes, *sera levée et mise sur pied le plus diligemment qu'il vous sera possible, du nombre de 200 hommes de guerre, à pied, français, des plus vaillants et aguerris soldats que vous pourrez trouver* ».

Six officiers majors, comprenant deux lieutenants, deux enseignes et deux maréchaux des logis, formèrent avec le capitaine le cadre de la compagnie.

Les deux lieutenants furent MM. de la Rochecourbon et le chevalier de Chaumont; les deux enseignes, MM. de Sallières et de Septennes; les deux maréchaux des logis, MM. de la Motteville et de Vieux-Pont.

Dès le mois de janvier 1670, beaucoup de gentilshommes et de fils de famille se présentèrent à Brie-Comte-Robert où se fit l'assemblée de partie de la compagnie, mais M. de Cajac fit un choix sévère et, une fois sa troupe constituée au chiffre de cent soixante-quinze hommes, il la dirigea en deux détachements, l'un sur Toulon, l'autre sur Rochefort.

Un ordre du roi du 23 janvier avait commis M. de Saussigny, commissaire ordinaire de la marine, pour faire les montres et revues de la compagnie, afin qu'il pût être pourvu à la solde et à la subsistance des gardes qui la composaient. M. de Saussigny fut placé à la suite de la compagnie.

M. de Cajac conduisit lui-même à Toulon le détachement destiné à servir dans ce port, et dont les autres officiers majors furent MM. de Chaumont, de Septennes et de Vieux-Pont. Un passeport spécial[2] lui fut accordé pour exempter de tous droits de péage le bagage qu'il emporta et qui, outre sa vaisselle d'argent, ses hardes et linges, se composait de quatre ballots renfermant cent un habits et cent une casaques de gardes et huit habits de hautbois et de tambours.

Ce détachement, qui ne se composait que de soixante-quinze gardes, fut porté à cent par l'incorporation de vingt-cinq anciens gardes de M. de Beaufort, tous provisoirement conservés au service, après le licenciement de la compagnie des gardes du duc, en attendant la constitution de la nouvelle compagnie.

La liste de ces vingt-cinq privilégiés fut envoyée de Paris au commissaire général de la marine Brodart, qui licencia définitivement les vingt-quatre autres, « *attendu*, disait l'ordre du roi, daté du 5 avril, *que la compagnie des*

gardes de la marine n'est composée que de gentilshommes, et que la plupart des gardes de M. de Beaufort ne sont que des soldats de fortune. »

Le détachement de Rochefort, composé de cent gardes, fut commandé par MM. de la Rochecourbon, de Sallières et de Motteville.

Le 22 avril, un règlement spécial régla définitivement le rang des officiers de la compagnie et le service des gardes de la marine.

D'après ce règlement, le capitaine de la compagnie devait être et tenir rang de premier colonel d'infanterie, les lieutenants rang de capitaine, les enseignes rang de lieutenant, les maréchaux de logis rang d'enseigne.

Le capitaine-colonel avait toujours le choix de servir soit en Ponant, soit en Levant.

Lorsque l'amiral servait en personne, il pouvait disposer de la compagnie comme bon lui semblait, tant pour la garde de sa personne que pour toutes les autres fonctions militaires.

Lorsqu'un vaisseau amiral était mis en mer avec le pavillon carré au grand mât, soit en Ponant, soit en Levant, la demi-compagnie servant dans le port devait servir tout entière sur ledit vaisseau.

S'il n'était mis en mer qu'un vaisseau avec pavillon de vice-amiral, le service à bord devait être fait par les deux tiers de la demi-compagnie, l'autre tiers étant distribué sur les vaisseaux portant cornette.

Il en était de même pour un vaisseau contre-amiral.

Si deux vaisseaux, portant l'un pavillon de vice-amiral, l'autre pavillon de contre-amiral, étaient mis en mer en même temps, les deux tiers des gardes, avec le lieutenant et le maréchal des logis, montaient sur le vice-amiral, le dernier tiers, avec l'enseigne, sur le contre-amiral.

Pour une simple escadre, commandée par un chef d'escadre, un détachement de vingt gardes, commandés par l'enseigne et le maréchal des logis, embarquait sur le vaisseau portant cornette.

Pour un vaisseau portant seulement la flamme, le détachement ne se composait que de douze gardes, commandés par le maréchal des logis.

La compagnie devait faire garde continuelle dans l'appartement de l'amiral habitant dans les arsenaux de marine, même lorsque le vice-amiral et le contre-amiral y logeaient.

Elle devait toujours être commandée par ses officiers, qui ne devaient obéir qu'aux seuls officiers de vaisseau. « *Sa Majesté*, disait le règlement, »

voulant point qu'aucun corps d'infanterie commande à l'autre sur ses armées navales, si ce n'est en cas de descente[3] ».

Les anciens gardes de l'amiral ou du grand maître n'avaient pas de tambours. La nouvelle compagnie eut des tambours et des hautbois; mais les tambours ne durent battre que lorsque la compagnie était sur les vaisseaux [4].

Les appointements des officiers furent ainsi réglés :

Capitaine : *Trois mille livres;*
Lieutenant : *Quinze cents livres;*
Enseigne : *Douze cents livres;*
Maréchal des logis : *Mille livres;*
Gardes : Chacun *trente livres* par mois.

A leur arrivée à Toulon, les gardes furent logés chez l'habitant, par les soins du premier président au Parlement de Provence, M. d'Oppède, et du marquis de Grignan, gouverneur de la province, qui avaient reçu à ce sujet des instructions de Colbert [5].

Les jeunes gentilshommes devaient, d'ailleurs, peu séjourner à Toulon et s'embarquer le 1[er] août suivant sur l'escadre du Levant.

Colbert, veillant avec la plus grande sollicitude sur les débuts de sa nouvelle création, dont il attendait de si bons résultats, ne cessait de correspondre à son sujet avec M. de Cajac et les autorités de la province et du port de Toulon, pour leur recommander de veiller avec soin sur la conduite des gardes. « *Sa Majesté, s'asseurant*, écrivait-il le 5 juillet au capitaine de la compagnie, *que vous donnez tous vos soins pour les faire vivre dans l'ordre et dans la discipline qu'ils doivent, et que vous les excitez continuellement à se rendre capables de parvenir aux emplois de marine.* »

Le détachement de Rochefort, logé d'abord aux casernes, où il y avait des salles pour les différents exercices et une chapelle, puis dans des logements aménagés à cet effet dans l'arsenal, n'excitait pas moins que celui de Toulon la sollicitude du ministre.

Mais, malgré la surveillance de leurs officiers, les gardes de la marine, surtout à Toulon où ils se trouvaient disséminés dans la ville, ne laissèrent pas que d'être emportés par la fougue de leur âge.

En outre, le sentiment d'appartenir à un corps privilégié, le peu de démar-

cation existant, en dehors du service, entre ces jeunes gentilshommes et les autres officiers, considérés par eux comme des égaux au point de vue social, et même, par certains gardes de vieille noblesse ou de haute lignée, comme des inférieurs; le peu d'habitude de la discipline qu'ils n'avaient pas eu encore le temps d'apprendre, toutes ces causes réunies eurent pour résultat de donner lieu, dès les premiers jours, contre les gardes, à des plaintes nombreuses, plaintes dont on trouve à chaque instant la trace dans la correspondance de leurs officiers et des intendants de la marine avec Colbert. Les querelles éclatent à tout propos.

Tantôt c'est un combat entre deux gardes et deux enseignes du régiment amiral, avec lesquels ils se promenaient amicalement, et qui survient brusquement à la suite d'un simple propos plaisant lancé par un des officiers à l'adresse d'un des gardes.

Le combat s'engage en pleine rue et, par l'arrivée, l'épée haute, d'un groupe de dix gardes dégénère en véritable bataille.

Les enseignes succombent sous le nombre. L'un, M. de Sainte-Foy, est tué; l'autre, M. de Poigny, est grièvement blessé et laissé pour mort sur le pavé.

Tantôt ce sont des démêlés avec les habitants de la ville, traités de haut par ces jeunes fous [6].

Les gardes se battent aussi entre eux. On en voit menacer du bâton leurs propres camarades. Ils boivent, font du tapage le soir dans les rues de la ville; ils jouent et, quand ils ont perdu tout leur argent, ils vont jusqu'à jouer leurs habits.

Sur les ordres de Colbert, on fait quelques exemples, on casse les plus mauvais sujets, on en met d'autres en prison [7], mais rien ne peut arrêter leur humeur batailleuse et tapageuse.

Aussi les habitants de Toulon poussent un soupir de soulagement lorsque, le 1er août 1670, les deux tiers du détachement des gardes sont embarqués, pour une campagne de sept mois, sur le vaisseau *l'Isle-de-France*, monté par M. de Vivonne, et le dernier tiers sur les autres vaisseaux de l'escadre du Levant, après avoir reçu trois mois de solde d'avance au moment de leur embarquement et douze livres par mois pour leurs vivres [7].

Néanmoins, comme l'écrivait de Malte, le 21 décembre 1670, le commissaire Saussigny à M. Matharel, intendant à Toulon, les gardes de la marine

donnèrent quelques ennuis au commandant de l'escadre. « *Ils se rendent extrêmement difficiles pour leur nourriture, voulant à tout moment jeter l'écrivain à la mer, ne gardant ni règle ni discipline, et croyant en être quittes en mettant bas la casaque pour se battre contre leur commandant.* »

Le détachement de Rochefort, qu'avait rejoint M. de Cajac, est embarqué sur l'escadre du comte d'Estrées.

Dans ce détachement caserné, la discipline est mieux observée qu'à Toulon. Le comte d'Estrées tient la main à ce que les gardes ne s'émancipent pas trop et, sur la rade de Belle-Isle, il fait à leur intention un règlement sévère.

Il n'y avait pas, d'ailleurs, que les simples gardes qui fussent difficiles à contenir. Leurs officiers eux-mêmes, infatués de la faveur dont ils jouissaient auprès du roi et de l'honneur que celui-ci leur avait fait en les plaçant à la tête d'une compagnie de gentilshommes, élevaient à chaque instant des prétentions qui ne pouvaient se concilier avec la bonne marche du service à la mer.

Au retour de la campagne, le comte d'Estrées fut obligé de se plaindre à Colbert de l'insubordination du capitaine de Cajac lui-même, et le ministre répondit, le 22 octobre, à l'amiral :

« *Sa Majesté a veu les plaintes que vous faites contre le Sr de Cajac. Elle attendra à en savoir les détails plus exactement lorsque vous serez auprès d'Elle. Sur quoy je puis vous assurer qu'Elle establira l'obéissance et la subordination, de sorte que vous serez satisfait*[9]. »

Mais les plaintes ne cessèrent d'arriver. Si les gardes étaient d'humeur batailleuse, leurs officiers ne l'étaient pas moins, et M. de la Rochecourbon, lieutenant commandant la compagnie à Rochefort, se battit en duel avec M. de Bouillon.

Cet incident fâcheux n'étonna pas outre mesure le ministre qui connaissait cet officier, auquel il avait trouvé, écrivait-il, « *la teste bien verte pour un commandement aussi important*[10] », mais qui avait dû accepter sa nomination par le roi.

Une réforme s'imposait toutefois, et, les plaintes continuant, Colbert décida que la compagnie des gardes de la marine serait licenciée, la réunion en un même corps privilégié d'un aussi grand nombre de jeunes gentilshommes s'entraînant les uns les autres, ne pouvant, avant que le sentiment de la discipline

ne fût plus profondément imprimé dans l'esprit de la noblesse, donner que des sujets continuels de plaintes.

Des ordres furent expédiés à cet effet à MM. Colbert du Terron et Matharel, intendants de la marine à Rochefort et à Toulon, ainsi qu'à M. de Cajac.

La compagnie des gardes de la marine fut licenciée le 18 décembre 1671 [1], après moins de deux ans d'existence.





CHAPITRE III

LES GARDES DE LA MARINE DE 1671 A 1683



Le licenciement de la compagnie des gardes de la marine n'impliqua pas, dans l'esprit de Colbert, l'abandon de la seule institution sur laquelle reposait le recrutement des officiers de mer. Aussi un certain nombre de gardes, embarqués au moment du licenciement et qui ne revinrent en France qu'en 1672, furent-ils maintenus isolément au service avec leur ancienne solde[1] et soumis directement à la surveillance et à l'autorité des commandants de port (février 1672).

Il était d'ailleurs indispensable de former des officiers. Louis XIV, qui avait dû reculer devant l'intervention de la Hollande dans sa guerre contre l'Espagne et qui venait de signer le traité d'Aix-la-Chapelle (1668), méditait depuis lors d'abattre cette petite république qui l'empêchait de conquérir les Pays-Bas espagnols.

Le traité de Douvres avait assuré à la France l'alliance de l'Angleterre et, en même temps que le roi envahissait la Hollande à la tête de cent mille hommes, une escadre composée de trente-huit vaisseaux et de huit brûlots, sous le commandement du comte d'Estrées, ayant avec lui le vieux Duquesne et le jeune Tourville, sortait de Brest et de Rochefort pour aller joindre la flotte anglaise.

Le vice-amiral d'Estrées, qui avait eu tant à se plaindre des gardes, appréciant lui-même le parti que l'on pouvait tirer de jeunes gens aussi braves et aussi pleins d'entrain dans le combat qu'ils étaient indisciplinés à terre, demanda au ministre d'embarquer avec lui les gardes retenus au service à Rochefort, ce que Colbert s'empressa de lui accorder[2] (février 1672). L'attente de d'Estrées ne fut pas trompée, et au combat de Solbay contre la flotte hollandaise, commandée par l'illustre Ruyter, les gardes se conduisirent brillamment.

Pendant ce temps, une coalition se formait contre la France, entre la Hollande, l'Empire, l'Espagne et presque toute l'Europe.

Louis XIV, pour faire face à tous ses ennemis, multiplia les constructions navales et les armements.

Les jeunes gens de la noblesse s'empressèrent de solliciter des lettres de nomination de gardes de la marine, lettres qui, en raison des besoins toujours croissants du service, furent accordées facilement à toutes les époques de l'année et en tel nombre qu'en 1676, l'effectif des gardes, disséminés dans les trois ports de Brest, de Rochefort et de Toulon, s'élevait au chiffre de 706.

Il est facile de comprendre que la présence, dans nos ports, d'un aussi grand nombre de tout jeunes gentilshommes ne laissait pas que d'avoir quelques inconvénients. Si à la mer ils étaient braves et pleins d'entrain, à terre, cet entrain les menait souvent plus loin qu'il ne convenait, et leur bravoure se donnait à chaque instant carrière aux dépens des édits contre le duel.

Quant à la discipline, c'était un devoir auquel ils ne se pliaient qu'avec peine, quittant le port sans permission, s'octroyant, de leur propre autorité, des congés pour aller vaquer à leurs affaires ou à leurs plaisirs, abandonnant même complètement le service sans y être autorisés.

Comme autrefois, du temps de la première compagnie, les querelles avec les habitants des ports étaient fréquentes et, chose plus grave encore, à cette époque, les gardes se laissaient aller parfois à de véritables insultes contre la religion. A Toulon surtout, les promenades dans les rues des confréries religieuses, nombreuses dans le Midi, avaient le don d'exciter leurs railleries et, un jour, ils ne craignirent pas de causer un gros scandale en accablant d'oranges et de fruits, les membres d'une de ces confréries, passant en procession sous les fenêtres de l'hôtellerie où quelques-uns des gardes prenaient leurs repas.

Colbert tenait la main, autant que possible, à la répression de tout acte d'indiscipline et il fit rendre, par Louis XIV, des ordonnances édictant que tout garde qui s'absenterait, sans la permission du roi, du port où il était departi, serait cassé[1], et que ceux qui quitteraient le service sans y être autorisés seraient punis d'un an de prison[2]. Les magistrats des villes essayaient bien aussi de sévir contre les désordres commis par ces jeunes fous, mais il se heurtaient alors à la prétention qu'avait le corps de la marine de ne pas relever de la juridiction civile[3].

Colbert, lui-même, voyait parfois sa juste sévérité contrecarrée par les influences de cour, et d'ailleurs, dans les ports, l'indulgence des officiers était grande pour les écarts d'une jeunesse turbulente, mais, ce qui primait tout à cette époque, brave et de noblesse. Toutefois, lorsque les algarades étaient trop fortes, il était impossible de les cacher, et alors, on sévissait, soit en cassant les coupables[4], soit en les envoyant en prison, sur l'*Amiral*. Par exemple, il ne fallait pas confier la garde de ces derniers à leurs camarades, qui ne se faisaient aucun scrupule de fermer les yeux sur leur évasion, et même de la favoriser, au risque d'encourir eux-mêmes la sévérité du roi[5].

Si les gardes menaient joyeuse vie, ils ne travaillaient pas non plus beaucoup à s'instruire, à terre, des choses de la mer qu'ils supposaient devoir beaucoup mieux apprendre pendant leurs campagnes.

Une ordonnance de décembre 1678 dut leur prescrire d'assister aux écoles d'hydrographie et de canonnage établies dans les ports, et, pour exciter leur zèle, le roi accorda dix livres par mois d'augmentation de solde à ceux qui y assisteraient régulièrement.

En juin 1680, des conférences sur la construction des vaisseaux furent inaugurées dans les ports.

A Toulon, les pères de la Compagnie de Jésus avaient été chargés de l'instruction des gardes.

A Brest, les cours furent d'abord faits par M. Lambertye, qui remplaça M. Coubart.

A Rochefort, M. Agarrat, avec M. Poulleux pour adjoint, fut chargé de ce soin.

Les méthodes d'instruction variaient un peu suivant les professeurs. Ceux-ci, surtout pour ce qui concernait spécialement la navigation, étaient quelquefois obligés de travailler de leur côté pour se mettre à même de l'ap-

prendre à leurs élèves. C'est ainsi que M. Coubart, écrivant au ministre, avouait modestement qu'il apprendrait à ses élèves le moyen de faire une bonne estime « *quand il l'aurait appris dans le voyage qu'il devait faire sur mer* ».

Un mémoire adressé à Colbert, le 3 mars 1682, par M. de Demuin, intendant de la marine à Rochefort, spécifie la façon dont l'instruction était donnée aux gardes dans ce port.

« L'école d'hydrographie, écrivait M. de Demuin, se tient les lundis, mercredis et vendredis, de une heure après midi jusqu'à quatre heures, pour les gardes.

« Le maître donne des cahiers qu'il a partagés en sept, dont le plus gros ne contient que dix feuillets in-4°.

« Le premier cahier traite de l'arithmétique, pour savoir les calculs nécessaires à la navigation.

« Le second contient les principales définitions des termes de la géométrie dont on se sert dans la navigation et la construction de la rose.

« Le troisième est un abrégé de la sphère qu'on est obligé de donner pour l'intelligence et la pratique de la navigation.

« Le quatrième explique la nature des différentes cartes et en fait concevoir les usages.

« Le cinquième traite du nombre d'or, de l'épacte et enfin des marées pour lesquelles il est fait.

« Le sixième traite de la latitude, du moyen de l'observer; des incidents qu'on doit envisager pour faire une bonne estime; ce que c'est que les dérives d'un navire, la variation de la boussole et le moyen de l'observer et de la corriger.

« Le septième traite du calcul des routes par le quartier de réduction.

« Ces sept petits cahiers contiennent les pratiques ordinaires de la navigation d'une manière assez intelligible, et tout ce qu'un navigateur a besoin de savoir pour s'acquitter de son devoir. Lorsqu'un garde sait ces cahiers et qu'il a de l'inclination et de la disposition à pousser son étude plus loin, le maître lui donne l'un des six premiers livres d'Euclide, la trigonométrie et l'usage des sinus.

« Le maître donne aux gardes ses cahiers copiés l'un après l'autre, leur explique à mesure et leur fait concevoir, leur en fait faire les opérations et les règles, comme pointer la carte, observer la latitude et les variations avec les instruments dont on se sert ordinairement à la mer, desquels il explique les usages.

L'on fait assister deux pilotes, entretenus dans le port, auxdites leçons, qui servent à faire faire les règles d'arithmétique aux moins avancés et à se servir des autres instruments.

« L'un des deux maîtres explique, à une table séparée, ceux qui en sont aux cahiers qui lui sont tombés en partage, l'autre maître à une autre.

« Leur plus grande peine est d'enseigner l'arithmétique aux gardes nouveaux qui n'en savent pas un mot en arrivant, et la plupart ne savent pas écrire.

« L'école des constructions se tient les mardis, jeudis et samedis, de deux heures à quatre heures de l'après midi, pour les gardes.

« Les mêmes jours, les gardes vont à huit heures du matin faire l'exercice du mousquet.

« Les lundis, mercredis et vendredis, ils vont avec les canonniers faire l'exercice du canon, de six heures à neuf heures du matin.

« Les dimanches, après les vêpres, on va voir tirer les canonniers à la butte.

« Le maître apprend aussi aux gardes les fortifications, la manière de défendre et d'attaquer les places, forcer les retranchements des ennemis, descendre sur leurs terres et s'y retrancher, enfin tout ce qui est nécessaire à un officier dans les occasions tant par mer que par terre.

« Pour marquer les absents, il fait l'appel entre deux leçons et, au bout du mois, il délivre une liste avec les absences marquées. Ces absences sont transcrites sur les Rôles des revues, envoyées à la Cour. L'appel a lieu à l'heure où le contrôleur se rend à l'École pour prendre garde si tous ceux qui sont obligés d'y assister y sont. »

A Toulon, M. de Vauvré, intendant de la marine, exposait à la même époque, au ministre, le mode d'instruction des gardes.

« Le maître d'hydrographie, disait-il, donne deux heures d'école chaque jour, depuis huit heures du matin jusqu'à dix heures, qu'il partage en quatre classes d'une demi-heure chacune, la première étant destinée aux élèves les moins avancés qui apprennent : la division du temps, le nombre d'or, le cycle solaire, l'épacte, les cours des marées, l'usage du compas, les principes de la boussole, des cartes de marine et de leur usage.

« La deuxième classe apprend : le traité des instrumens qui servent à observer les astres, leur fabrication et leur usage.

« La troisième classe : la composition du quartier de réduction, son usage tant pour le calcul des routes que pour leur correction, la direction de la variation de la boussole, les questions astronomiques, la construction et l'usage de l'échelle anglaise.

« La quatrième classe : la trigonométrie rectiligne et sphérique, le calcul des routes par les sinus, et une nouvelle méthode, inventée par le maître, pour réduire les routes par calcul aussi exactement que par les sinus.

« Ceux qui ont les connaissances ci-dessus et qui veulent apprendre l'astronomie et autres sciences des mathématiques, ont des heures particulières l'après-dînée.

« La construction est pareillement partagée en quatre classes, faites par le maître charpentier du port.

« Dans la première, il montre la connaissance des pièces : dans la seconde, leurs liaisons : dans la troisième, les proportions d'un vaisseau, et dans la quatrième, la proportion des mâts et leur situation.

« L'exercice du canon, montré par le maître canonnier du port, n'étant pas d'un très grand détail, il n'y a qu'une heure d'employée pour l'enseigner. On fait connaître

aux gardes le canon, ses proportions, celles des affûts, la charge du canon et la manière de s'en servir dans un combat. »

A Brest, d'après le mémoire à ce sujet de l'intendant du Seuil, les écoles étaient tenues, à peu de chose près, comme à Rochefort.

Les cours de mathématiques et d'hydrographie avaient lieu les lundis, mercredis et vendredis de chaque semaine, d'une heure à quatre heures de l'après-midi, mais un seul jour, le mardi, était réservé à l'école des constructions.

Le cours de canonnage avait lieu le jeudi. Quant au samedi, il était tout entier réservé à ceux d'entre les gardes qui souhaitaient conférer avec les maîtres, et à la visite des vaisseaux sur chantier, lorsqu'il y en avait.

Ainsi qu'on peut s'en rendre compte par ce triple exposé, les gardes étaient en mesure d'acquérir facilement les connaissances théoriques requises, à l'époque, des officiers de vaisseau; on les initia aussi au service du port, en leur faisant monter la garde.

Pour cela, on les divisa en trois brigades[8], chacune montant la garde de trois jours l'un, les deux autres jours consacrés aux écoles.

D'un autre côté, le roi résolut de compléter par la pratique l'instruction théorique que les gardes recevaient dans les ports et, dès le mois de mai 1681, il avait décidé que dans les trois ports de Brest, Rochefort et Toulon, une frégate de dix-huit à vingt canons, montée par cinquante hommes d'équipage, serait armée et, sous le commandement d'un officier général ou d'un capitaine de vaisseau, pris parmi les plus habiles manœuvriers, ferait une croisière d'un mois le long des côtes pour instruire les officiers subalternes et les gardes de la marine, dans l'exercice de la manœuvre[9].

Dès 1682, ces frégates, sur lesquelles furent embarqués deux pilotes, commencèrent leurs croisières d'instruction.

La première croisière fut commandée, pour le port de Toulon, par le capitaine de Beaulieu; pour celui de Rochefort, par le chef d'escadre Gabaret et pour celui de Brest, par le chevalier de Tourville.

Après une courte campagne d'un mois, ces navires revinrent à leur port de départ et reprirent aussitôt la mer, dans le même but, avec d'autres commandants, d'autres officiers et d'autres gardes[10].

Le roi fut si satisfait des résultats excellents au point de vue de

l'instruction pratique, donnés par cette intelligente innovation, qu'il accorda des gratifications considérables à tous les commandants de ces frégates d'instruction [11].

Avant le départ de la première croisière, dans chaque port, une commission avait élaboré un projet d'exercice de manœuvres, dans lequel tous les commandements étaient réglés et distingués, tant ceux qui se faisaient dans la navigation ordinaire que dans les mauvais temps ou dans les occasions de combat. Suivant les ordres du roi, on avait eu soin d'observer que ces manœuvres se fissent justes et par commandements *réglés* de la même manière que se faisaient les évolutions et le commandement des armes dans l'infanterie [12].

Ces projets, envoyés au ministre, avaient été fondus ensemble et on avait ainsi constitué un règlement uniforme pour tous les commandements.

A bord, les gardes, sauf d'assez rares exceptions, travaillaient et s'instruisaient, privés qu'ils étaient de toute occasion de débauche ; mais, une fois débarqués, ils retombaient souvent dans les mêmes fautes qui avaient déjà attiré sur beaucoup d'entre eux le courroux du ministre et du roi. Celui-ci, qui tenait à être informé exactement de la conduite de ces jeunes gens, avait prescrit d'établir une liste des gardes de chaque port et d'inscrire, en regard du nom de chacun d'eux, ses bonnes et mauvaises qualités, son âge, ses dispositions à devenir bon officier, ses aptitudes ou qualités physiques, ses mœurs et sa conduite [13].

Ceux qui, bien que peu propres au service de la mer, s'appliquaient et ne donnaient lieu à aucune plainte contre eux, furent envoyés comme lieutenants dans les compagnies d'infanterie destinées pour la défense des ports des îles de l'Amérique [14].

Ceux qui montrèrent du zèle, du savoir, de l'aptitude au service de mer, et qui se conduisirent bien, furent nommés enseignes de vaisseau. Le nombre de ces derniers fut considérable, eu égard à l'importance de nos flottes, et, de 1672 à 1683, il ne fut pas délivré moins de deux cent-soixante-dix-sept commissions d'enseignes aux gardes de la marine.

Un ordre du roi, du 7 juin 1681, avait déjà chargé du soin des gardes, dans chacun des trois ports, un officier choisi « *comme un homme capable de maintenir les gardes en discipline et de rendre compte de ceux qui ne feront pas les choses nécessaires pour se rendre bons officiers* [15]. »

Le choix du roi désigna : le chevalier de Flacourt pour Rochefort, M. de Montortié pour Brest, et M. de Chalais pour Toulon. Ces officiers furent chargés, en outre, d'apprendre aux gardes tout ce qui regardait l'exercice du mousquet, les évolutions et généralement tout ce qui était du service de l'infanterie des vaisseaux. Ils devaient aussi leur montrer tout ce qui regardait l'exercice du canon et de l'artillerie, et tenir la main à ce qu'ils fussent présents aux écoles d'hydrographie, de construction et de canonnage, ainsi qu'à tout ce qui se faisait dans l'arsenal, principalement lors de l'armement et du désarmement des vaisseaux.

Toutefois les gardes ne formaient pas une compagnie réglée [15], et le roi ne voulut pas, tout d'abord, donner des lieutenants aux trois officiers chargés de leur soin.

La nécessité d'une surveillance plus active se fit néanmoins bientôt sentir, et MM. de Machaut, de Magnon, d'Orogne et de Chaulieu furent adjoints aux officiers préposés à la surveillance des gardes, le premier à Rochefort, le second à Brest et les deux derniers à Toulon.

Ces mesures portèrent aussitôt des fruits. Les gardes, mieux surveillés, s'amendèrent. Une série de cassations impitoyables, rigoureusement maintenues à moins de très grandes protections, avait, d'ailleurs, éliminé les plus turbulents. D'un autre côté, la publication, faite devant les officiers du port, du nom de ceux qui ne s'appliquaient pas ou qui se conduisaient mal, excita leur amour-propre.

On s'occupa aussi de les armer convenablement, en leur donnant des mousquets maniables à la place de ceux dont ils se servaient auparavant, et si pesants que certains d'entre les plus jeunes gardes pouvaient à peine les soulever [16].

Pour compléter la série des mesures destinées à les assouplir à la discipline, le roi ordonna qu'aucun d'eux ne resterait dans les ports pendant la campagne du printemps de 1682 [17], même ceux qui revenaient du Levant sur l'escadre de M. de Chateaurenaud.

Tous les gardes furent en conséquence embarqués sur les quatre escadres commandées par MM. de Preuilly, Duquesne, Tourville et Gabaret, et, dans chaque escadre, un capitaine, sous l'autorité directe du chef d'escadre, fut chargé de les commander et d'avoir soin d'eux, en même temps que, sur chaque vaisseau de l'escadre, un lieutenant ou un capitaine fut affecté à leur surveillance [18].

ETAT DES OFFICIERS CHARGÉS DE LA SURVEILLANCE DES GARDES DE LA MARINE POUR LA CAMPAGNE DE 1682.

Escadre de M. de Preuilly	M. le comte de Vaudricourt, officier chargé des gardes-marine.	MM. Desnots, lieutenant sur *l'Ardent* ; de Saint-André, lieutenant sur *l'Hercules* ; Timas, lieutenant sur *l'Hirondelle* ; Palières, capitaine sur *l'Estoile*.
Escadre de M. Duquesne	M. Bidault, chargé des gardes-marine, remplacé par M. Duquesne-Guitton.	MM. le chevalier de la Rongère (remplacé par M. de la Choanière), lieutenant sur *le Saint-Esprit* ; le chevalier des Gouttes, lieutenant sur *le Prudent* ; Delcampe, lieutenant sur *l'Asseuré* ; de Chalais, capitaine sur *le Sage* ; de Courbon-Blenac, lieutenant sur *l'Indien*.
Escadre de M. de Tourville.	M. de la Galissonnière, chargé des gardes-marine.	MM. le chevalier du Plessis, lieutenant sur *l'Aymable* ; de Villers d'O, lieutenant sur *le Vigilant* ; de Flaucourt, lieutenant sur *le Cheval marin* ; de Saint-Maur, capitaine sur *l'Éole* ; de la Chaussie, lieutenant sur *le Laurier*.
Escadre de M. Gabaret.	M. le chevalier de Périnet, chargé des gardes-marine.	MM. de Rollon (remplacé par M. le chevalier de Valbelle-Saint-Symphorien), lieutenant sur *le Faucon* ; Daguerre, lieutenant sur *la Perle* ; Desnoyelles, lieutenant sur *la Tempeste*.

Un reglement spécial du 13 avril 1682 determina les devoirs des gardes à bord des vaisseaux pendant les cours des campagnes de chaque année.

En voici les principales dispositions :

Le nombre des gardes devait être partagé en quatre sur chaque vaisseau au commencement de la campagne, et ils etaient tenus de faire le quart tour à tour avec les officiers du vaisseau auprès desquels ils devaient se tenir pour voir de quelle manière il commandaient les manœuvres et pour suivre les ordres qui leur etaient donnés : « *Sa Majesté voulant que lesdits officiers*

commandant le quart s'appliquent tour à tour à l'instruction des gardes, et s'adressent à eux pour les commandements qui seront à faire sur les vaisseaux. »

L'officier préposé pour avoir soin des gardes, de concert avec le commandant du vaisseau, disposait de quatre heures différentes pour l'instruction.

La première était occupée par tout ce qui regardait le pilotage et l'hydrographie, avec le pilote du vaisseau pour professeur.

La seconde heure était consacrée à l'exercice du mousquet et aux évolutions militaires, commandés par l'officier chargé du soin des gardes.

La troisième heure était employée à l'exercice du canon. Le maître canonnier du vaisseau enseignait la théorie, et la pratique s'apprenait dans la batterie haute ou dans l'entrepont.

L'exercice de la manœuvre se faisait pendant deux heures au moins, chaque jour, quand le temps le permettait, suivant le règlement imprimé qui avait été remis à chaque vaisseau, et cet exercice était commandé par le capitaine du bâtiment, ou à son défaut par le capitaine en second.

Chaque garde à tour de rôle commandait, et le capitaine lui expliquait les raisons de chaque manœuvre, et les occasions dans lesquelles il était nécessaire de les pratiquer.

Au retour de chaque campagne, il devait être fait une liste de tous ceux qui avaient servi, avec le détail de la conduite de chacun d'eux, des progrès qu'ils avaient faits et de leur application.

Cette liste était signée et certifiée par le commandant de l'escadre, par les capitaines de chaque vaisseau et par les officiers préposés pour avoir soin de la conduite des jeunes gentilshommes.

Dans cette première campagne d'ensemble, les professeurs chargés des cours à terre furent embarqués sur le vaisseau du commandant de l'escadre, et il fut entendu que toutes les fois qu'on serait en un lieu où les gardes pourraient passer d'un vaisseau à l'autre, ils se réuniraient à bord du vaisseau sur lequel se trouvait le professeur pour recevoir ses leçons.

Cette combinaison fut appliquée plusieurs fois et, à la fin de l'année, M. de la Monstre, professeur à Brest, embarqua sur l'escadre du marquis d'Amfreville, emmenant des gardes confiés aux soins du capitaine de Champigny et de MM. de Bagneux, Dargeney et de Villars, lieutenants.

Le recrutement des futurs officiers se faisait constamment, et cette situation était si recherchée, que le roi, occupé alors d'obtenir des conversions par la persuasion ou par les promesses, avant d'en arriver à la révocation de l'Édit de Nantes, récompensait les jeunes gentilshommes de la religion prétendue réformée, comme on disait à l'époque, qui abjuraient ou qui promettaient d'abjurer en les nommant gardes de la marine [29]. Ceux qui pratiquaient ostensiblement le culte catholique recevaient même des pensions, mais par contre, ceux qui ne tenaient pas leurs promesses, ou bien qui, ayant abjuré, ne pratiquaient pas avec zèle, étaient renvoyés.

Les jeunes convertis n'ayant pas encore l'âge nécessaire pour pouvoir être nommés gardes, étaient envoyés à l'Académie d'Indrette où le roi payait pour eux une pension de 400 livres et d'où ils sortaient ensuite pour aller servir en qualité de gardes de la marine [30].

Cette académie avait été fondée en 1681 par quelques personnes riches qui y admirent de jeunes gentilshommes nouvellement convertis, les entretinrent et les firent instruire. Les États de Bretagne avaient contribué à cette fondation pour 3,000 livres par an. Les élèves recevaient des leçons d'armes, de mathématiques, d'écriture et de navigation. M. de Luynes protégeait beaucoup cette maison. De 1682 à 1687 le roi y entretint jusqu'à vingt jeunes gentilshommes. L'Académie d'Indrette subsista jusqu'en 1689.

L'année 1683 fut remplie en partie par la seconde expédition contre Alger.

Duquesne qui, l'année précédente, avait bombardé cette ville, reparut le 18 juin 1683 dans la rade d'Alger. Des préparatifs formidables avaient été faits et l'emploi des bombes devait faire merveille. Tous les détails de l'attaque avaient été combinés à l'avance. Trois attaques devaient être faites simultanément contre le môle d'Alger, aussitôt après le bombardement, au moyen de trois colonnes d'un total de sept cents hommes, composées de tous les gardes de la marine, de tous les officiers subalternes des vaisseaux et des galères, auxquels devaient être adjoints trois cents bons soldats choisis parmi ceux qui avaient été instruits à lancer des grenades, et cent des meilleurs et des plus braves matelots.

Ces troupes devaient être commandées par des officiers choisis par le roi, et embarquées sur vingt-huit chaloupes commandées en second par des gardes de la marine choisis sur place par Duquesne [31].

La colonne du centre commandée par le chevalier d'Héry était la plus forte. Elle se composait de trois cents hommes, parmi lesquels M. de Chalais commandant les gardes avec un certain nombre de ceux-ci.

Les deux autres colonnes, chargées des attaques latérales, comprenaient chacune un noyau de gardes sous les ordres de MM. d'Orogne et de Chalais, lieutenants des gardes.

Les chaloupes partant en bon ordre, au commencement de la nuit, devaient s'approcher du môle autant que possible, pour permettre aux troupes de descendre sur les pierres jetées. Dans le cas où la descente ne serait pas possible, on devait se servir pour descendre sur la berme de la muraille, de ponts volants construits sur les dessins de M. de Combes. Des échelles serviraient à escalader les parapets par-dessus lesquels on jetterait des grenades.

Le bombardement commença dans la nuit du 26 juin, et pendant deux mois les bombes tombèrent sur la ville et sur le port presque sans interruption.

Toutefois les attaques combinées contre le môle échouèrent en partie, et, à la fin du mois d'août, Duquesne repartit, laissant devant la ville une forte croisière commandée par Tourville.

Au retour de la campagne, un rapport fut adressé au roi sur les marques nombreuses de bravoure données par les gardes de la marine devant Alger.

Louis XIV ne s'étonnait pas de la vaillance déployée en toute occasion par la bouillante jeunesse qu'il faisait instruire dans les ports. Ce qui ne laissait pas de le surprendre, c'était de recevoir parfois, au retour d'une campagne, des rapports de commandants de bâtiments contenant au sujet des gardes des éloges pompeux et hyperboliques sur leur conduite.

Mal en prenait dans ce cas à l'officier trop indulgent. Au lieu de félicitations il recevait une lettre comme la suivante, adressée par Colbert à un chef d'escadre, à la date du 9 janvier 1683.

« *J'ay reçue avec vostre lettre du 24e du mois passé la liste des gardes de la marine embarqués sur les vaisseaux* le Prudent, l'Eole *et* l'Indien, *et comme il a paru au Roy que c'est un panégyrique continuel de leur conduite et de leur application, Sa Majesté a peine à croire qu'ils soyent tous aussy parfaits que vous le marquez. Vous devez donc rendre dorenavant un compte fidèle de leurs bonnes et mauvaises qualitez, sans quoy Elle ne serait pas satisfaite de la confiance qu'Elle a en vous sur ce sujet.* »

Par contre, le Ministre écrit le 7 janvier à M. de Chalais :

« .... sur quoy vous observerez que la principale raison qui a obligé Sa Majesté à faire choix de vous pour prendre soin des gardes de la marine, a été que dans le compte que vous avez rendu de la conduite de chacun des gardes, il a paru que vous avez dit la vérité, sans flatter personne. »

L'institution des gardes prenait chaque jour de l'extension.

Colbert résolut de la compléter.





CHAPITRE IV

LES TROIS COMPAGNIES DES NOUVEAUX GARDES DE LA MARINE DE 1683 A 1686



a paix de Nimègue avait porté la monarchie de Louis XIV à son plus haut degré de puissance et de splendeur. Louis le Grand croit alors qu'il peut tout oser en Europe comme dans son royaume. Il fait, en pleine paix, des conquêtes nouvelles. Cependant l'Empire, la Hollande et la Suède s'unissent pour garantir la paix de Nimègue, mais le roi multiplie ses armements, et, l'invasion des Turcs en Autriche aidant, il peut faire signer la Trêve de Ratisbonne (1684).

L'accroissement des forces navales du royaume impliqua une augmentation correspondante du nombre des officiers de mer. Seignelay résolut, en conséquence, de compléter l'institution des gardes de la marine en créant trois nouvelles compagnies affectées chacune à l'un des trois grands ports de France.

Ces compagnies, qui prirent le nom de compagnies des nouveaux gardes de la marine, furent distinctes du corps des anciens gardes, conservé et alimenté encore pendant quelques années.

Le 12 juin 1683, la circulaire suivante fut adressée à tous les intendants

des provinces et au duc de Chaulnes, gouverneur de la province de Bretagne.

« Messieurs, le Roy voulant establir dans la marine des compagnies de gentilshommes pour les faire instruire dans les ports à tout ce qui peut les rendre capables de devenir officiers et les faire servir en mer lorsque Sa Majesté fera faire des armements, Elle m'ordonne de vous escrire qu'Elle désire que vous rendiez cette résolution publique dans toute l'étendue de vostre département, et que vous m'envoïez une liste de ceux qui se présenteront en cette qualité, sur quoy vous devez observer de ne proposer que des gentilshommes reconnus pour tels sans contestation, et que ceux que vous proposerez doivent être aagez au moins de 16 ans, et en estat par leur santé et par la manière dont ils seront faits de pouvoir servir utilement.

« On leur donnera 12 sols par jour pendant qu'ils seront dans les ports, et ils seront nourris, outre leur paye, quand ils seront en mer, et je donneray ordre au trésorier de la marine lorsque vous m'aurez envoyé ladite liste de faire remettre ce qui sera nécessaire pour le payement de leur solde du jour qu'ils seront retenus, afin de leur donner moyen d'aller dans les ports où ils seront destinez. »

Ces instructions furent complétées par la défense de recevoir aucun gentilhomme de la religion [1], ni aucun étranger, ainsi que les jeunes gens au-dessus de vingt-cinq ans [2].

Le roi fit un choix sur les listes envoyées par les intendants et nomma directement aussi un certain nombre de jeunes gens à lui présentés par des seigneurs de la cour.

Malgré la sévérité déployée au point de vue des preuves de noblesse exigées des candidats [3], sévérité qui fit éliminer jusqu'au fils d'un des secrétaires du roi, parmi la foule des candidats qui se présentèrent et furent admis, quelques simples fils de famille parvinrent à se glisser. Il est vrai que sitôt qu'ils furent reconnus, on les élimina. On renvoya de même impitoyablement tous ceux qui étaient parvenus à dissimuler leur âge.

Une fois les choix arrêtés, les intendants réunirent les nouveaux gardes au chef-lieu de leur province, délivrèrent à chacun un certificat, signé d'eux, et contenant leurs noms de baptême, de famille, leurs qualités et seigneuries s'ils en avaient, leur âge, les noms du père et de la mère, et le lieu de leur demeure, puis les dirigèrent sur les ports, que les nouveaux gardes rejoignirent non pas en troupe, mais par groupes de *dix*, sous la conduite d'un des leurs supposé le plus sage, lequel reçut un billet de la main de l'intendant pour se faire reconnaître à l'arrivée.

Ces groupes, qui avaient reçu pour chacun des gardes qui les composaient l'avance de 12 sols par jour depuis une quinzaine, payèrent comme simples voyageurs dans les hôtelleries [1].

Aussitôt arrivés dans les ports et, après avoir représenté à l'intendant de la marine le certificat à eux délivré par l'intendant de leur province, les gardes furent inscrits sur le rôle du commissaire, nommé à cet effet.

Moyennant leur solde de 12 sols par jour, payée par prêt de dix en dix jours, les gardes durent se nourrir et se loger dans les maisons les plus proches de l'arsenal.

La plupart étaient loin d'être riches et il fut recommandé aux intendants de la marine « *de leur faire faire par leurs hostes la meilleure composition qu'il se pût* ».

Non seulement beaucoup de gardes n'étaient pas riches, mais il y en avait même qui étaient dans la dernière misère. On en trouve la preuve dans cette curieuse lettre adressée, le 22 mars 1684, à M. Dumont, à Rochefort :

« Le Roy ayant été informé que la plupart des gardes de la marine qui sont à Rochefort sont tout nuds et qu'ils ne tirent aucun secours de leurs familles, Sa Majesté veut que vous fassiez en sorte de les faire vivre pour 8 ou 9 sols par jour, et que le surplus soit retenu pour être employé pour les habits dont ils auront besoin... »

Pour se conformer à ces instructions, on distribua aux gardes quatre livres vingt sols par prêt.

Le mois fini on donnait à ceux qui avaient eu soin d'être propres le surplus de leur solde, et on fournissait aux autres des souliers, du linge et ce dont ils manquaient. Après quoi, s'il y avait un reliquat, on le leur donnait (Lettre à M. Desclouzeau, 30 janvier 1684).

Il y avait loin de cette modeste situation aux rêves brillants auxquels beaucoup d'entre les fils des pauvres gentilshommes avaient pu se laisser aller en recevant leur nomination.

Aussi, certains, arrivés pleins d'ardeur et d'enthousiasme, furent vite désillusionnés et manifestèrent le désir de rentrer chez eux.

On les laissa partir sans difficulté [1], « *le roy ne voulant pas qu'il en fût retenu aucun par force* ».

Un règlement du 8 octobre ordonna la manière dont les gardes devaient

être entretenus et le service qu'ils devaient rendre. Pendant leur séjour dans le port, ils devaient, tous les matins, à six heures en été, à sept heures en hiver, se rendre dans le lieu marqué pour entendre la messe et, de là, dans la salle de l'arsenal désignée pour leurs exercices.

Dans ces salles ils recevaient des leçons d'écriture, de dessin, de mathématiques, de fortification et d'hydrographie, et ce pendant deux heures, après lesquelles ils passaient dans une autre salle où, pendant deux autres heures, ils apprenaient à danser, à faire des armes, à se servir de la pique, et tout ce qui pouvait servir à les rendre adroits. Le papier, les plumes, l'encre, ainsi que les fleurets et les sandales leur étaient fournis gratuitement.

Dans l'après-midi, à une heure, commençaient l'exercice du mousquet, les évolutions militaires, sous la direction du major du port et de leurs officiers.

Ces exercices se faisaient à porte fermée et sans tambour.

Après avoir quitté leurs armes, les nouveaux gardes se rendaient dans la salle des constructions où le maître charpentier du port et les plus habiles officiers leur expliquaient, par règles, la manière de construire les vaisseaux et les proportions de toutes les pièces qui les composent.

De là, ils étaient conduits à l'école du canon pour y faire l'exercice et y être instruits sur tout ce qui se rapportait au canonnage et au lancement des grenades[6].

Ils devaient employer le temps qui leur restait à assister aux ouvrages qui se faisaient dans l'arsenal, tels que construction de vaisseaux, radoubs et équipements, comme aussi s'appliquer à connaître les bonnes et mauvaises qualités des matériaux servant au gréement, afin de pouvoir, quand ils seraient officiers, être en état de se rendre compte de la qualité de ce qui leur serait fourni par les magasins, pour l'équipement des vaisseaux sur lesquels ils serviraient.

Ce règlement fut appliqué sévèrement, et le ministre ne cessa de rappeler les intendants de la marine et les officiers des gardes à son exécution stricte. « *Sa Majesté voulant que les gardes fussent employés du matin jusqu'au soir à apprendre ce qui peut les instruire de leur métier*[7] ».

Lorsque les gardes étaient malades, ils devaient être mis dans une salle séparée, à l'hôpital[8], et être soignés par les médecins et les chirurgiens du port, le roi ayant enjoint très expressément aux intendants d'avoir grand soin d'eux dans leurs maladies. Une petite retenue était faite, dans ce cas, sur la solde des gardes à l'hôpital.

A Toulon, en attendant la construction de l'hôpital, on loua, exprès pour eux, une maison où les médecins les soignèrent comme s'ils étaient à l'hôpital.

Leur règlement à la mer fut semblable à celui qui avait été prescrit, à ce sujet, pour les anciens gardes, le 13 avril 1682. A bord, ils firent le service de soldats, et reçurent une ration et demie par jour, comme les officiers mariniers.

Dès la fin du mois de novembre 1683, le roi constitua les cadres des nouvelles compagnies.

Ces cadres furent plus nombreux qu'il n'avait été décidé tout d'abord, et se composèrent, par compagnie, d'un capitaine commandant, d'un lieutenant, d'un enseigne et d'un maréchal des logis pour les officiers majors, et d'un brigadier et d'un sous-brigadier par cinquante gardes. La dénomination de maréchal des logis fut, environ un an plus tard, remplacée par celle de chef de brigade, « *le premier nom ne convenant qu'à des troupes de terre*[9] ».

Le commandement de la compagnie de Toulon fut donné à un officier énergique, M. de Sartous, maréchal des logis des mousquetaires du roi, qui passa de l'armée de terre à celle de mer avec le grade de lieutenant de marine, et bientôt reçut celui de capitaine de vaisseau, en récompense de la fermeté qu'il déploya dans ses nouvelles et délicates fonctions

A Brest, M. de Flacourt, chargé du soin des anciens gardes, reçut au début les nouveaux, et fut relevé, le 20 mars 1684, par M. de Coulombe, maréchal des logis des mousquetaires qui, comme son collègue de Toulon, entra au service de mer.

A Rochefort, M. de la Baume fut nommé commandant de la compagnie des nouveaux gardes, dont avait pris soin, jusqu'à son arrivée, M. Desnots.

Les capitaines reçurent 2,400 livres d'appointements par an, les lieutenants 1,600, les enseignes 1,000, les maréchaux des logis 600, et ces officiers furent responsables de la conduite et des progrès de leurs subordonnés, les commandants de port ayant reçu défense de se mêler du détail des nouvelles compagnies.

Les commandants des compagnies devaient avoir soin, avec l'aide des officiers sous leurs ordres, d'apprendre aux jeunes gentilshommes l'exercice et le maniement des armes, et de les obliger à être assidus aux heures auxquelles ils devaient être instruits.

Tous les mois, le commandant de la compagnie devait rendre compte au ministre de la conduite de chacun de ses subordonnés.

Un aumônier fut spécialement attaché au service de chaque compagnie; il reçut 50 livres par mois d'appointements. Quant aux maîtres, ceux de mathématiques eurent 1,200 livres par an; ceux d'escrime et de danse 40 livres, et le maître à dessiner 50 livres par mois.

Pour perpétuer le souvenir de la nouvelle création, il fut frappé une médaille portant le millésime de 1683, et, en exergue, ces mots : « *Lecti juvenes in navalem militiam conscripti octingenti* ».

Malgré le soin vigilant apporté par leurs officiers au maintien de la discipline, les nouveaux gardes marchèrent rapidement sur les traces de leurs aînés, et furent loin d'être des modèles de sagesse et de tempérance.

Les anciens gardes, bien qu'ayant conservé leurs officiers, étant assujettis aux mêmes leçons et aux mêmes exercices que les nouveaux, les entraînèrent avec eux, et l'écho de plaintes de tous genres ne tarda pas à arriver encore aux oreilles du ministre. Insolents, ivrognes, indisciplinés, batailleurs, débauchés, il fallait une main de fer pour maintenir ces jeunes gens dans l'ordre. A chaque instant on était obligé d'en casser à la tête de la compagnie, de les mettre en prison, et même de les traduire en conseil de guerre. Toutefois, dans ce dernier cas, le ministre se réservait toujours, le jugement rendu, d'en ordonner ou non l'exécution [10].

Beaucoup de facilités furent d'ailleurs données, dans les premiers temps, aux nouveaux gardes, pour mener joyeuse vie, malgré la pauvreté de la plupart d'entre eux.

Les hôteliers et les marchands, éblouis par leurs belles promesses, leur faisaient crédit et leur prêtaient même de l'argent sur billets.

Ces billets ne furent presque jamais payés, et les hôteliers en perdirent en partie le montant, le roi, sur le compte qui lui fut rendu par M. de Vauvré, intendant de la marine, des lamentations des créanciers, ayant décidé qu'il serait retenu, sur la solde des gardes, de quoi acquitter les billets souscrits pour nourriture et subsistance mais non pour toute autre cause [11].

Quant aux autres habitants, ils n'aimaient pas les gardes, source continuelle de querelles en ville.

A Toulon surtout, où le soleil et le vin échauffaient facilement les têtes,

les batailles entre les gardes et les bourgeois, qui ne sortaient plus qu'armés, étaient incessantes.

Les gardes ne reculaient devant rien, comme on le vit, entre autres circonstances, en février 1684.

La femme d'un maréchal, nommé Lasalle, étant à sa fenêtre, agacée par les quolibets de quelques gardes en promenade, leur répondit en les traitant de « gardes à 12 sols ». Aussitôt ceux-ci d'envahir la maison, l'épée à la main, de briser les meubles, de tout jeter par les fenêtres et d'accabler de coups les habitants et la femme, objet de leur colère.

Le peuple s'ameuta, et le combat ne finit qu'à l'arrivée d'un fort détachement de troupes qui ne parvint qu'avec peine à rétablir l'ordre et à arrêter les plus mutins[12].

Messieurs les gardes, comme on les appelait officiellement, ne supportaient aussi aucune rivalité, et ils en vinrent bientôt aux mains, à chaque instant, avec les bombardiers, troupe d'élite, qui ne voulurent pas céder à leurs arrogantes prétentions.

Un garde fut, une nuit (novembre 1684), assassiné par six bombardiers, auxquels il avait imprudemment cherché seul querelle, et on fut obligé de défendre aux gardes, aux bombardiers et aux soldats de se trouver dans les rues de Toulon, après neuf heures du soir, sous peine d'un mois de prison pour la première fois, et de six mois d'embarquement sans solde, en cas de récidive[13].

A Rochefort et à Brest, leur conduite n'était guère meilleure. Les Bretons, excellents marins, se distinguaient aussi par leur penchant pour le vin et les femmes, et il fallut nettoyer les deux villes des filles de mauvaise vie « *causes du libertinage dans lequel les gardes étaient tombés jusqu'alors*[14] ».

A peine les compagnies furent-elles constituées que les nouveaux gardes commencèrent leur service à la mer. Ils débutèrent par l'expédition de Gênes.

Louis XIV avait toujours vu avec déplaisir l'intimité qui existait entre l'Espagne et Gênes. Il voulut faire accepter son protectorat aux Génois à la place de celui du roi catholique. Ceux-ci refusèrent et resserrèrent au contraire les liens qui les unissaient à l'Espagne, pour le compte de laquelle ils construisaient en ce moment quatre galères. Sur ces entrefaites trente-cinq galères espagnoles à l'ancre dans le port de la ville en sortirent pour aller attaquer un vaisseau de guerre français retenu par le calme auprès de l'île d'Elbe.

Ce vaisseau appelé *le Bon*, capitaine Relingue, se défendit d'abord, pendant cinq heures, contre douze galères et presque tout le reste du jour contre toutes les galères réunies. Le vent se leva enfin et *le Bon* gagna Livourne sain et sauf.

Louis XIV, irrité, fit mettre l'envoyé de Gênes à la Bastille et envoya une flotte commandée par Duquesne, et sur laquelle le ministre Seignelay lui-même s'embarqua, pour aller châtier Gênes, comme si cette ville eût été une vassale rebelle.

Les gardes de Toulon, sous le commandement de M. de Sartous prirent part à l'expédition. Après un premier bombardement, suivi d'un ultimatum que n'accepta pas la fière cité, le bombardement recommença terrible, ruinant et incendiant la ville et les faubourgs.

Le 24 mai 1684, une descente, à laquelle participèrent les gardes conduits par leurs officiers, fut opérée dans le faubourg de San-Pier d'Arena, qui fut emporté et réduit en cendres.

Un certain nombre d'entre eux furent faits prisonniers avec le maréchal des logis de Boisjoli, dans une maison où ils s'étaient retranchés, n'ayant pas suivi assez à temps le mouvement de retraite sur les chaloupes de débarquement. Ces prisonniers, mis tout nus, traînés par les cheveux, accablés de coups, furent jetés dans une prison infecte, sur de la paille moisie, et nourris de feuilles de choux. Ils ne furent rendus qu'à la paix, au mois de février 1685. Beaucoup de leurs camarades, tant anciens que nouveaux, furent grièvement blessés, soit lors de cette descente, soit pendant le bombardement. M. de Sartous lui-même reçut une blessure. Les pertes nombreuses qu'en cette occasion, comme dans toutes les autres, subirent les gardes provenaient, d'ailleurs, de l'usage de les placer toujours en tête des colonnes d'attaque ou des détachements d'abordage. C'était pour eux un grand honneur certainement, mais s'ils venaient à être blessés si grièvement qu'ils dussent quitter le service, leur situation n'était pas enviable. On les renvoyait simplement chez eux, avec quelques livres de conduite, et ce n'était qu'à grand peine qu'ils obtenaient une petite gratification ne s'élevant jamais à plus de 50 livres. Ceux qui venaient à être atteints de maladies incurables n'étaient pas plus heureux. Ils étaient simplement congédiés. Par extraordinaire, et cela ne se renouvela plus, deux gardes, MM. Puel de Perlan et de Sabran, le premier amputé d'une jambe, le second d'un bras, au retour de l'expédition de Gênes, furent conservés à la suite de la compagnie avec 18 livres par mois [1].

L'expédition de Gênes fut suivie d'autres expéditions maritimes et d'autres bombardements plus justifiables contre les Barbaresques.

Le vice-amiral d'Estrées, maréchal de France, fut chargé avec une escadre que commandait, sous lui, Tourville, d'aller châtier les Tripolitains qui pirataient toujours aux dépens du commerce français.

M. de Sartous et tous les nouveaux gardes furent embarqués sur cette escadre.

Le maréchal d'Estrées connaissait depuis longtemps les gardes, qu'il avait eus sous ses ordres, lors de la formation de la première compagnie en 1670, mais, à l'encontre des autres officiers de vaisseau, presque toujours disposés à l'indulgence vis-à-vis de ces jeunes fous, sa sévérité à leur égard ne se relâchait pas. Il ne les vit pas d'un bon œil, sur ses vaisseaux, en si grand nombre.

« *L'expérience m'a confirmé*, écrivait-il au ministre, *ce que j'ai eu l'honneur de vous mander sur le trop grand nombre de nouveaux gardes embarqués. Il ne faut pas croire quoy qu'ils disent, qu'ils mettent jamais la main à la manœuvre comme il faut.*

Il eut soin d'ailleurs d'en diminuer le nombre en les expédiant, à la moindre querelle ou insulte, sur Toulon, pour y être mis à la Grosse Tour ou à l'Esguillette.

Après avoir obtenu satisfaction des Tripolitains, d'Estrées se présenta devant Tunis, puis envoya Tourville devant Alger. Ces villes s'empressèrent d'accéder aux réclamations de la France, appuyées par les terribles galiotes à bombes, sur lesquelles servaient des gardes avec rang d'officiers bombardiers.

On avait eu soin d'en confier à Toulon une vingtaine au chevalier de Pointis, pour leur apprendre l'exercice des bombes [16].

Ces jeunes gens revinrent, l'année suivante, devant Alger que Tourville soumit à une nouvelle et terrible exécution.

Entre temps, au courant de l'année 1685, le roi désigna un certain nombre de gardes tant anciens que nouveaux, pour accompagner, à Siam, le chevalier de Chaumont, envoyé en ambassade dans ce pays, accompagné de l'abbé de Choisy et des ambassadeurs siamois retournant dans leur patrie.

Cette ambassade partit sur le vaisseau *l'Oyseau* commandé par M. de Vaudricourt, accompagné de la frégate *la Maligne* (31 mars 1685).

Cinq anciens gardes : MM. du Dresnay, de Compiègne, Halle de Frette-

ville, de Joncoux, de Bernonville et quatre nouveaux : MM. de Pallu, d'Herbouville, chevalier du Fay, Morel de la Forest furent désignés pour accompagner l'ambassadeur, et reçurent des gratifications considérables pour s'équiper convenablement afin de faire honneur à l'ambassade [17].

Huit autres gardes furent envoyés un peu plus tard à Siam avec les compagnies que le roi y fit passer. Sur ce nombre total de dix-sept, neuf y moururent de maladie ou furent tués.

La sollicitude du roi et de Seignelay ne cessait de s'étendre sur l'institution nouvelle et, de la cour, des instructions continuelles étaient adressées aux autorités des ports ou aux officiers des compagnies pour régler jusqu'aux plus petits détails de leur organisation.

C'est ainsi que, dès le retour des expéditions précédentes, on reprit les croisières d'instruction, et on embarqua sur les frégates armées à cet effet, les nouveaux gardes par tiers, de deux mois en deux mois.

Des prérogatives spéciales leur furent accordées. Leurs brigadiers eurent, tant à la mer que dans les ports, le commandement sur les sergents des compagnies de soldats servant sur les vaisseaux [18].

En mer, lorsqu'il était nécessaire de faire des détachements, leur commandant seul devait choisir ceux qu'il estimait les plus propres à être détachés [19].

S'il s'agissait de faire une descente, ils devaient être commandés par leur officier, préférablement à tout autre officier de vaisseau de même grade, plus ancien [20].

Seuls leurs officiers leur faisaient faire l'exercice, et ils ne pouvaient quitter le bord sans la permission de ces officiers, quand bien même ils l'auraient obtenue des autres officiers du vaisseau.

Si un garde venait à être tué, son épée et ses habits, au lieu d'être remis aux sergents des soldats, comme cela se pratiquait pour les hommes de l'équipage, étaient remis à un de ses officiers.

Les places d'officier de vaisseau leur furent exclusivement réservées, « *Sa Majesté ne voulant point faire d'officiers qu'ils n'aient servi dans les gardes de la marine* [21] ».

Leur instruction fut activement poussée.

Tous les quinze jours, ils furent réunis en bataillon avec les bombardiers et les soldats pour faire l'exercice d'ensemble sous le commandement du major du port.

Il fut ordonné de faire les leçons d'hydrographie tous les jours, et des traités imprimés leur furent distribués pour leur éviter d'écrire sous la dictée. De plus, comme les leçons étaient données auparavant, dans la même salle et à la même heure, aux enseignes et aux gardes, ce qui causait beaucoup de désordre et de confusion, on sépara complètement ces derniers d'avec les officiers.

Ordre fut donné à l'officier général ou autre commandant dans le port et aux trois plus anciens capitaines de marine, d'assister successivement, chacun une semaine, aux écoles, pour tenir la main à ce que les gardes eussent toute l'application nécessaire aux leçons qui leur étaient faites et, chaque mois, un rapport dut être adressé au roi sur la conduite et les progrès des gardes, au moyen d'une liste portant le nom de chacun d'eux avec apostille en regard [22]. Cette liste était signée par l'intendant de la marine, le commandant de la compagnie, le commissaire préposé pour en avoir soin, le contrôleur et les maîtres d'exercices.

Pour exciter leur émulation, un règlement du 17 novembre 1685 accorda aux plus capables des augmentations de solde.

Les vingt plus capables eurent 30 livres d'augmentation par mois. Les vingt suivants reçurent 20 livres jusqu'à ce qu'ils fussent faits officiers.

Pour éviter toute perte de temps inutile, le roi se réserva de leur accorder seul des congés.

Toute cette sollicitude, cette surveillance de tous les instants qui allait jusqu'à prescrire aux officiers des gardes de les visiter dans leurs logements, pour les empêcher de faire de la débauche [23], n'étaient pas un grand frein pour les nouveaux gardes qui, une fois leurs écoles et exercices de la journée terminés, menaient une vie peu édifiante, comme nous l'avons raconté plus haut.

A côté d'un garde, touché par la grâce, comme Louis de Poligny qui se retira du service pour être prêtre de l'Oratoire, il y en eut, à Toulon seulement, quatorze cassés dans le courant de l'année 1685, et cela après plusieurs avertissements. En 1684 on avait dû en casser vingt-cinq.

Les duels continuaient, souvent mortels, et des gardes du Ponant étant venus à Toulon, les querelles furent si fréquentes entre les deux compagnies, que M. de Sartous fut obligé de leur faire faire l'exercice à des heures différentes pour les empêcher de se charger mutuellement [24].

Les attaques contre les bourgeois se renouvelaient à chaque instant, et

quelquefois même ceux-ci étaient tués. Et toujours les gardes nouveaux employaient mille moyens, plus ou moins blâmables, pour se procurer l'argent nécessaire à leurs folies.

D'aucuns allaient jusqu'à se faire avancer leur solde d'embarquement par le commis du trésorier, vendaient leurs armes, leurs habits et n'avaient même pas de quoi se vêtir au moment d'embarquer.

Plus libres et mieux payés, les anciens gardes entraînaient les nouveaux. On crut nécessaire de faire cesser la dualité existant dans l'institution des gardes de la marine.





CHAPITRE V

LES GARDES DE LA MARINE DE 1686 A 1689



La période qui s'étend de la fusion des anciens et des nouveaux gardes à la promulgation de l'ordonnance de 1689, sur la marine, est remplie, en ce qui concerne les gardes, par les perfectionnements apportés à leur institution, au point de vue de l'organisation intérieure, perfectionnements que concréta, en les coordonnant, la célèbre ordonnance.

Au point de vue plus particulier de la participation des gardes aux événements intérieurs ou extérieurs, survenus pendant cette courte période de temps, il n'y a à relever que la part prise par un certain nombre d'entre eux à l'ambassade du marquis de Lavardin, à Rome, et aussi à quelques combats particuliers des vaisseaux du roi contre les Barbaresques.

Le 5 janvier 1686, une ordonnance royale décida que les anciens gardes « *qui, au lieu d'exciter les nouveaux par l'exemple à s'appliquer aux exercices établis dans leurs ports pour leur instruction, abusent de la liberté qui leur avait été laissée jusqu'à présent et ne se portent pas, d'eux-mêmes, à tout ce qui peut les rendre capables de devenir officiers des vaisseaux du roi* », seraient incorporés dans les compagnies des nouveaux gardes, y feraient, tous, les mêmes fonctions, et observeraient la même discipline dans les ports et à la mer, sous les ordres des capitaines et autres officiers commandant les compagnies. Toutefois, ils continuèrent à recevoir leur ancienne paye et leur ration habi-

tuelle à la mer et, dans toutes les occasions, ils eurent rang de derniers sous-brigadiers.

Pour compléter cette mesure et éliminer, autant que possible, les éléments de désordre existant dans les compagnies, il fut ordonné de faire un choix des meilleurs sujets parmi les nouveaux gardes et de licencier les autres[1].

Ce licenciement, qui eut lieu le 16 mars 1686, élimina cent sept gardes à Toulon, soixante-cinq à Brest et cinquante-sept à Rochefort, et n'en laissa que deux cents dans la première de ces villes, et cent cinquante dans chacune des deux autres.

Pour rendre plus intime la fusion, on imposa aux gardes, tant anciens que nouveaux, l'obligation de ne paraître, en service, qu'avec l'uniforme prescrit par le règlement du 8 octobre 1685.

Les justaucorps bleus, les vestes et chausses rouges furent fournis par l'État au moyen d'une retenue sur la solde.

Quant aux armes, il leur fut prescrit de se munir d'un fusil, de deux pistolets et d'une longue épée[2], cette dernière devant, en cas de campagne ou d'exercice, remplacer la petite épée que les gardes portaient en ville, comme les autres gentilshommes.

Les anciens gardes n'acceptèrent pas sans protestation la mesure qui les frappait.

Tout d'abord, ils refusèrent de passer les revues avec les nouveaux, puis, comme le roi, dans sa sollicitude à leur égard, avait décidé que les emplois de chefs de brigade leur seraient donnés, au fur et à mesure des vacances, jusqu'à ce qu'ils fussent tous placés, quelques-uns ne voulurent pas, en attendant, accepter les grades intermédiaires, sous le prétexte étrange que leur santé ne leur permettait pas de remplir les emplois de brigadiers.

Mais le temps où ces fantaisies étaient quelquefois acceptées était passé, et le ministre écrivit aux commandants des compagnies, le 1er septembre 1687 :

« *A l'égard des anciens gardes, qui prétendent que leur santé ne leur permet pas d'être brigadiers, comme elle ne leur permettra pas non plus d'être officiers de marine, je vous envoie les ordres pour les casser.* »

Ce qui fut fait. Les mutins ne tardèrent pas à faire amende honorable et on les rétablit.

Une fois toutes les résistances disparues, des instructions répétées organisèrent de plus en plus régulièrement les compagnies.

Un numéro matricule fut donné aux gardes qui prirent rang entre eux du jour de l'enregistrement de leurs certificats[1]. Pour leur éviter de la dépense, un chirurgien spécial fut chargé, à raison de cinq livres par mois, de les raser, de les peigner, de poudrer leurs cheveux et d'accommoder leurs perruques.

En même temps, on s'occupa de leur faire bâtir des casernes. « *La difficulté qu'on avait eue de faire vivre jusqu'alors, dans l'ordre, les gardes de la marine, venant de ce qu'ils étaient répandus dans toute la ville* », ainsi que l'écrivait Seignelay à l'intendant Arnoul, à Rochefort, le 17 juin 1687.

Il était d'ailleurs urgent, à un autre point de vue, de loger les gardes dans des bâtiments du roi, les habitants des ports voulant tellement spéculer sur la nécessité où se trouvaient les gardes, comme les officiers, de loger en ville, qu'une ordonnance royale (1689) dut intervenir pour punir de 500 livres d'amende les habitants qui augmenteraient dorénavant le prix des maisons ou des logements garnis.

A Brest et à Rochefort, il fut possible d'aménager pour les gardes des chambres dans l'arsenal, mais à Toulon, où d'ailleurs la vie matérielle était moins chère que dans les autres ports, ce ne fut que beaucoup plus tard qu'il leur fut affecté un bâtiment spécial. En attendant, on en logea provisoirement un certain nombre au quartier des Minimes.

L'instruction des futurs officiers était aussi poussée avec activité.

L'enseignement théorique venait d'être confié, en grande partie, aux pères de la Compagnie de Jésus, dont l'influence avait subitement grandi, et qui, déjà à cette époque, comptaient parmi les membres de leur société des savants de premier ordre et des professeurs célèbres.

A Toulon, le séminaire de la marine fut édifié, en 1686, pour entretenir, outre les prêtres séculiers destinés à servir d'aumôniers sur les vaisseaux, six professeurs jésuites, dont quatre furent chargés spécialement de l'instruction des gardes.

A Brest, malgré les réclamations des professeurs laïques, auxquels on laissa seulement le soin de faire les écoles aux officiers subalternes, les jésuites furent pareillement chargés de l'instruction des gardes[1].

Pour maintenir à la hauteur nécessaire le niveau de l'instruction, des examens trimestriels furent imposés à ceux des anciens gardes qui avaient

obtenu de ne pas assister aux écoles, comme suffisamment instruits, et ceux qui ne purent satisfaire à ces examens furent obligés de suivre de nouveau les leçons des maîtres, à peine de privation d'un mois de solde pour chaque manquement[5]. On ne poussa pas moins activement l'enseignement exclusivement militaire. Un capitaine fut spécialement chargé d'apprendre aux gardes l'exercice du tir, celui du canon et le détail des pièces[6]. Des récompenses en nature, pistolets ou épées, furent accordées aux meilleurs tireurs[7].

Sur la proposition du chevalier de Forbin et de M. de Coulombe (6 mai 1687), on apprit aussi aux futurs officiers tout ce qui regardait l'attaque et la défense d'une position ou de retranchements, et afin de compléter la théorie par la pratique, il fut prescrit de choisir, dans chaque port, sur le bord de la mer, un emplacement favorable pour y élever une redoute.

Les jours de fête, afin de ne pas interrompre le cours des études journalières, les gardes, auxquels on adjoignait les bombardiers et les soldats, étaient chargés d'attaquer et de défendre cette redoute. Plus tard, on leur fit même distribuer des outils pour ouvrir la tranchée.

Il fut aussi ordonné de choisir, de concert avec les professeurs, ceux d'entre les gardes qui montraient le plus de dispositions pour devenir ingénieurs. On exerça ceux-là à lever des plans, sans l'aide d'aucun plan ni carte, et l'ingénieur du port fut chargé d'examiner leur travail, d'en faire la critique devant eux et d'en rendre compte[8].

Double paye fut accordée aux gardes qui furent en état de lever les plans des côtes[9].

Par contre, au lieu des suppléments de solde [10], accordés par le roi aux quarante gardes les plus zélés et les plus capables de répondre aux examens mensuels, suppléments particuliers qui avaient remplacé l'augmentation générale accordée indistinctement à tous ceux qui suivaient les écoles avec assiduité, on inaugura un système diamétralement opposé consistant à punir de la privation d'un tiers de solde, pendant un mois, chaque absence non justifiée [11].

En même temps qu'on ne négligeait aucune occasion de les rompre au service intérieur des ports ou à la pratique de la mer, on cherchait aussi à leur procurer le moyen de subsister plus facilement.

Outre la délivrance de congés « *leur permettant d'aller tirer secours de leurs parents* [12] », on confiait aux plus méritants des fonctions telles que celles de lieutenants des compagnies des soldats gardiens, que commandaient des

lieutenants de vaisseau [1], ou bien on leur donnait le commandement de petits bateaux dits *traversiers* [2], faisant le service des côtes, ce qui avait l'avantage de les exercer de bonne heure au commandement et augmentait leurs ressources, par l'accroissement de leur solde pendant ce temps.

Il ne faut pas inférer de ce redoublement de sollicitude à l'égard des gardes que ceux-ci rompirent avec leurs anciennes habitudes de jeunes écervelés.

La liste de leurs frasques est tout aussi longue à cette époque qu'aux époques antérieures.

Les batailles avec les patrouilles, avec les habitants, continuaient toujours. On vit, un beau jour, un combat entre des gardes et leur aumônier [3], et, quant aux duels, ils étaient si nombreux, et le roi se montrait si irrité « *de ce qu'il ne se passait pas de mois sans qu'il n'entendît parler de quelque combat* [4] », que les officiers essayaient de cacher le plus possible ces duels, en mettant sur le compte d'attaques par des soldats [5] ou pour toute autre cause, les blessures reçues par leurs subordonnés, ce qui, lorsque l'affaire était éclaircie, valait à ces officiers de sévères réprimandes pour leur indulgente complicité. Il est vrai que cette indulgence provenait, en partie, de la crainte d'avoir à remettre les duellistes aux mains des parlements, compétents pour tout ce qui regardait les duels et qui ne craignaient pas d'appliquer avec rigueur les édits sur la matière, comme il advint pour deux gardes, MM. d'Henry et de Chamberan que le parlement de Provence condamna à avoir la tête tranchée, et à 4.000 livres d'amende, chacun, envers le roi, pour s'être battus en duel contre MM. de la Motte-Chabannes et de Martenot, le premier enseigne de galiote, le second enseigne de vaisseau (24 janvier 1687).

C'était toujours à Toulon que se produisaient le plus fréquemment des querelles, les Toulonais ayant la tête aussi près du bonnet que leurs adversaires habituels, et les soldats, étant en si mauvais termes avec les gardes, qu'à la suite de plusieurs batailles dans le quartier des Minimes, commun entre eux et une partie des gardes, on fut obligé de le faire évacuer par ces derniers.

Les jours de fête et les dimanches surtout, alors qu'ils jouissaient d'une liberté presque complète, les gardes devenaient dangereux pour la tranquillité publique. Ces jours-là, ils se répandaient dans la campagne, aux environs du port, et, sous prétexte de chasse, emportaient leurs fusils. Ainsi armés, ils

allaient, par bandes, causer toutes espèces de désordres dans les cabarets; à la saison des fruits, ravageaient les propriétés privées, bernaient et insultaient les bourgeois, et rentraient parfois ivres comme des Polonais, faisant alors mille extravagances.

Ceux de Rochefort, ville nouvelle où les ressources étaient moins grandes qu'à Brest ou à Toulon, partaient pour La Rochelle, où on ne les voyait pas arriver sans terreur.

Pour enrayer ces abus, il fut défendu aux gardes de sortir de la ville avec des fusils, ni de s'éloigner de plus d'un quart de lieue des ports, sous peine de vingt-quatre heures de prison pour la première fois et de cassation en cas de récidive [18].

Si les officiers, jaloux des privilèges de la marine, fermaient parfois les yeux sur tout ce qui pouvait arriver entre les gardes et les habitants, par contre ils se montraient sévères toutes les fois qu'il s'agissait de réprimer soit l'indiscipline, soit l'insolence vis-à-vis des officiers, et même vis-à-vis des gardes entre eux ou envers leurs inférieurs.

Nous en trouvons la preuve dans la condamnation par un conseil de guerre, à la peine de vingt ans de prison, d'un garde qui avait bâtonné un de ses camarades. Cette peine fut, il est vrai, commuée en celle de la cassation, mais l'exemple était donné [19].

De même, en 1687, un garde, ayant manqué de respect au chevalier de Forbin, fut condamné à la prison, et, sa peine expirée, il dut, conduit par un brigadier, se présenter chez M. de Forbin et là, en présence des capitaines de vaisseau assemblés à cet effet, demander pardon à celui auquel il avait manqué [20].

Quelques gardes, ayant maltraité un chirurgien qui ne les avait pas salués, furent mis en prison et durent ensuite aller lui présenter leurs excuses [21].

A cette indiscipline à terre, on peut, il est vrai, toujours opposer les brillantes qualités dont cette jeunesse faisait preuve lorsqu'il s'agissait de combattre et de mourir pour le roi. Aussi les capitaines de vaisseau ne demandaient-ils pas mieux que d'en emmener le plus grand nombre possible, et, comme le disait à leur sujet M. de Pallas, commandant du vaisseau l'*Aventurier*, dans la relation d'un combat qu'il avait soutenu le 23 avril 1687, contre un gros vaisseau algérien : « *Il serait nécessaire d'en avoir, en pareille occasion, un plus grand nombre pour opposer au grand feu de mousqueterie que les ennemis*

fait, estant tous des personnes de bonne volonté et qui ont fait aussy bien leur devoir qu'il se puisse[1].

Cette même relation donne des détails précis sur les postes assignés d'ordinaire, pendant le combat, aux gardes de la marine.

Ceux-ci étaient dispersés, une partie pour aider au canon, aux officiers; les autres sur le château d'avant et sur celui d'arrière.

L'abordage était-il décidé, tous les gardes sautaient les premiers, leurs officiers en tête, sur le pont du vaisseau ennemi.

Inutile de dire que, par suite, ils étaient toujours les plus éprouvés dans le combat.

Durant tout le cours de l'existence des gardes de la marine, on ne relève qu'un acte de faiblesse d'un d'entre eux qui fut cassé *pour lascheté dans un abordage contre un corsaire d'Alger*.

La période de calme extérieur qui suivit la trêve de Ratisbonne permit de perfectionner, comme nous venons de le voir, tout ce qui avait trait au recrutement des officiers de vaisseau, qui allaient être appelés à se mesurer bientôt avec les forces combinées des deux nations jusqu'alors réputées les plus puissantes sur mer.

La révocation de l'édit de Nantes et les persécutions contre les protestants, jointes aux fautes d'une ambition sans limite, allaient soulever toute l'Europe contre nous.

L'intolérance religieuse, qui frappait de tous côtés, ne laissa pas que de se faire sentir dans les mesures prises au sujet des compagnies des gardes de la marine.

Un ordre du roi (25 février 1688) ordonna aux gardes d'assister aux instructions de la paroisse, les dimanches et jours de fête, ainsi qu'aux prédications de l'Avent et du Carême, enjoignant à leurs commandants et autres officiers de les y mener.

Le même ordre chargea les commandants des ports de tenir la main à l'exécution de ces prescriptions, complétées, le 25 janvier 1690, par la défense faite aux cabaretiers et hosteliers de donner à manger de la viande les vendredis, samedis et autres jours défendus, à peine de 500 livres d'amende.

En même temps qu'il était prescrit aux gardes de pratiquer ostensiblement la religion catholique et qu'on faisait dire la messe dans les chambres de ceux qui étaient malades[2], des mesures de rigueur étaient prises contre ceux

d'entre eux qui, ayant appartenu à la religion réformée, montraient de la tiédeur dans l'accomplissement de leurs nouveaux devoirs religieux, et le ministre écrivait à M. de la Baume, commandant des gardes à Rochefort, au sujet d'un nouveau converti que cet officier n'avait pas fait emprisonner malgré l'ordre qu'il en avait reçu : « *J'ai esté bien ayse d'apprendre par vostre lettre du 30 septembre, que X..., nouveau converty, se soit enfin résolu de se faire instruire de bonne foy et qu'il soit actuellement entre les mains des capucins de Rochefort. Faistes-moy sçavoir de quelle manière il s'acquittera de son devoir de catholique à l'advenir. Cependant vous avez bien faict de ne point faire exécuter l'ordre qui vous avait esté envoïé de le faire conduire à Brouage..* »

Et quelque temps après, au sujet du même garde, Seignelay écrivait au même de la Baume : « *L'intention du roy est qu'il fasse son devoir de catholique. Si, dans un mois, il ne se met en estat, Sa Majesté le fera sortir de la marine.* »

Quant aux professeurs laïques des gardes, s'ils ne faisaient pas étalage d'une piété sévère, ils étaient impitoyablement congédiés.

C'est ce qui arriva à de la Monstre, maître de mathématiques à Rochefort, remplacé parce qu'on ne l'avait pas vu communier depuis un an ! « *Informez-vous s'il est vrai qu'il vive aussy mal*, écrivait le ministre à l'intendant, *parce qu'en ce cas le roy le congédierait* [24]. » Et on le congédia !

En revanche, les nouveaux convertis qui pratiquaient étaient l'objet de faveurs particulières. On leur accordait des pensions, et fussent-ils reconnus impropres au service de la mer, par suite de conformation défectueuse ou autres infirmités physiques, on les conservait *en faveur de leur conversion* [25].

La révocation de l'édit de Nantes n'avait pas fait oublier au pape Innocent XI la déclaration du clergé de 1682 et la saisie d'Avignon. La situation de la France qui venait d'être mise en péril par suite de la deuxième coalition contre Louis XIV, signée à Augsbourg en 1686, se compliqua d'une nouvelle querelle avec le pape au sujet des franchises dont jouissaient à Rome les ambassadeurs des puissances catholiques, et auxquelles avaient renoncé, sur l'invitation d'Innocent XI, les ambassadeurs de toutes ces puissances, moins la France.

Au commencement de 1687, le duc d'Estrées, ambassadeur de France, étant venu à mourir, le pape fit occuper le palais Farnèse par ses officiers et

proclamer l'abolition des franchises. Louis XIV refusa d'accepter cette abolition et expédia à Rome le marquis de Lavardin, avec ordre de ne rien céder de ses droits.

Le roi avait résolu de faire accompagner son ambassadeur d'un bon nombre d'officiers, pour le mettre en état d'empêcher les insultes qu'on pourrait lui faire dans son quartier contre les immunités dont ses ambassadeurs avaient toujours joui, et pour cela on fit choix de cent gardes ou officiers de marine.

« *Vous jugerez aisement*, écrivit Seignelay, le 6 juillet 1687, à M. de Vauvré, intendant de la marine à Toulon, *que dans une pareille occasion, il faut des gens de la sagesse et de la valeur desquels on soit asseuré, afin que dans un nombre aussy considérable, il n'y en ait aucun qui puisse causer du désordre dans Rome et que, sans sçavoir à quoy ils sont destinez, ils se contentent d'être assidus auprès de l'ambassadeur et d'exécuter de point en point ses ordres.*

« Sa Majesté fera choix pour commander ces gardes de six capitaines de marine ou de galères, de la sagesse desquels Elle sera asseurée. Le Sr de Sartous sera de ce nombre et, comme il doit connaître parfaitement les gardes qui sont à Toulon, vous pourez vous concerter avec luy de ce que je vous escris sur ce sujet, en luy recommandant le secret que je vous recommande aussy de votre part[26]. »

Beaucoup de gardes de Toulon étant embarqués, on en choisit seulement vingt dans la compagnie de ce port, et on en fit venir trente des plus braves et des plus sages de la compagnie de Rochefort, sous la conduite de leur lieutenant, M. de l'Isle.

On choisit aussi cinquante enseignes de vaisseaux, lieutenants de galiotes, sous-lieutenants ou enseignes de galères.

Du tout on forma dix escouades, chacune d'un nombre égal d'hommes, cinq composées d'officiers, cinq de gardes, et le commandement général fut donné à M. du Chalard, capitaine de vaisseau[27].

Chaque escouade fut commandée par un lieutenant de vaisseau.

Les escouades de gardes furent placées sous l'autorité directe de M. de Sartous, lui-même aux ordres du commandant en chef du Chalard, et ayant pour lieutenant M. de l'Isle, plus spécialement chargé de la conduite des trois escouades composées des gardes de Rochefort.

Avant leur embarquement une somme de 100 livres fut distribuée à chaque garde pour l'achat d'un habit et du linge nécessaire, — *devant laisser*

leurs habits et uniforme à Toulon pour ne pas paraître ce qu'ils sont ». et l'arsenal leur fournit une épée et une paire de pistolets « *choisis parmi les meilleurs* ».

Les appointements des officiers des gardes et de leurs hommes furent ainsi réglés : M. de Sartous reçut 300 livres par mois, M. de l'Isle en reçut 150, les chefs de brigade 80, les brigadiers et les simples gardes 45. Les autres officiers reçurent : le capitaine, 250 livres; les lieutenants, 150, et les sous-lieutenants et enseignes, 100.

COMPOSITION DES CINQ ESCOUADES DES GARDES DE LA MARINE

Capitaine : M. de SARTOUS, commandant.

1re ESCOUADE.

M. de l'Isle, enseigne de vaisseau, servant de lieutenant.
M. de Pont, enseigne.

Gardes du département de Toulon.

MM.	MM.
Joubert, sous-brigad.	Desgouttes de la Salle, garde.
Lagarde, —	Dalems, —
Taurins, —	Deydier, —
Daitelain, garde.	Boissieux, —
du Chaffau, —	
Guillou, —	

2e ESCOUADE.

M. Desgots, lieutenant de vaisseau, servant de lieutenant.
M. le chevalier d'Hauterive, enseigne.

Gardes du département de Toulon.

MM.	MM.
de Rochegude, s.-br.	le chevalier de Voisins, garde.
Rippert, —	de Luppé, —
le chevalier du Castelet, sous-brigadier.	Le Febvre, —
le chevalier de Vezins, garde.	du Pestrin, —
Ginestet, —	Feuret, —

3e ESCOUADE.

M. de la Bourdonnière, lieutenant.
M. le chevalier de Villeblin, enseigne.

Gardes du département de Rochefort.

MM.	MM.
de Polignac, garde.	Chateausserin, garde.
le chevalier des Cognées, garde.	Descoyeux, —
de la Bernière, garde.	de Boispineau, —
du Chesnaye, —	La Broul, —
Kerbussot, —	de Maisonneuve —

4e ESCOUADE.

M. le chevalier de Saint-Aulaire, lieutenant.
M. de Maurens, enseigne.

Gardes du département de Rochefort.

MM.	MM.
Carion, chef de brig.	de Guitard, garde.
Fondelin, garde.	Perray, —
Bordaires, —	de Monchedure, —
de Moussart, —	Marillac, —
du Chastenet, —	Desmalets, —

5e ESCOUADE.

M. Dumont, lieutenant de galères.

M. le chevalier de Zeux, le jeune, sous-lieutenant de galères.

Gardes du département de Rochefort.

MM.	MM.	MM.	MM.
Coallus, sous-brigadier.	Laval, garde.	Dartabré, garde.	le chevalier Dalmaire, garde.
de Marigny, garde.	Celon, —	Gibault, —	Diliers, —
	Courtin-Cormeil, —	Dubreuil, —	

Les escouades commencèrent à partir le 23 septembre 1687, espacées de cinq en cinq jours pour ne pas donner l'éveil aux Italiens, et débarquèrent à Livourne, pour de là, par Pise, gagner Radicofani, sur la frontière des États pontificaux, où elles attendirent l'ambassadeur, voyageant par terre.

A Livourne, le commissaire Robert avait eu soin de faire préparer des chevaux pour diriger successivement, sur le point de rassemblement, les escouades qui, une fois rejointes par le marquis de Lavardin, l'escortèrent à travers les terres du pape et firent, avec lui, leur entrée dans Rome.

Les gardes furent logés dans le palais même de l'ambassadeur, où une grande chambre, garnie de tables, fut aménagée pour leur permettre de continuer leurs écoles sous la direction du professeur Agarat, qui les avait accompagnés.

M. de Sartous les maintint dans une exacte discipline, et ils ne purent sortir, sans permission, du *quartier*, pour aller dans Rome, où ceux qui avaient du bien de chez eux allèrent se promener en habits magnifiques.

Il faut dire, à la louange des gardes, qu'ils vécurent dans une si grande discipline « *qu'ils édifièrent toute la ville* », et qu'on n'eut pas à se servir d'une salle du palais Farnèse, transformée en prison. Le marquis de Lavardin fut d'ailleurs plein d'attentions pour ses gardes d'honneur, et un certain nombre étant tombés malades de la chaleur, les premiers jours, il les fit soigner par son propre médecin.

En France, pendant ce temps, la guerre continentale continuait.

En 1688, la révolution d'Angleterre, en faisant monter sur le trône, à la place de Jacques II, le stathouder de Hollande, Guillaume d'Orange, fit entrer l'Angleterre dans la ligue d'Augsbourg.

Louis XIV dut se préparer à combattre sur mer, et une ordonnance enjoignit à tous les gardes en congé de rejoindre leurs ports respectifs.

Il fut toutefois accordé des congés à un certain nombre de gardes qui offrirent de lever chacun, à leurs dépens, une compagnie de cinquante hommes, si on voulait bien leur accorder des brevets d'enseigne, demande à laquelle on souscrivit à l'égard de ceux qui réussirent [29].

Une mesure générale autorisa même, en 1690, les gardes des trois départements à prendre des congés avec solde pour aller en recrutement.

Certains prirent les congés et revinrent sans ramener un seul soldat.

Pour empêcher cet abus, il fut décidé que chaque garde devrait ramener un soldat par mois d'absence.

La prison et la privation de solde furent infligées à ceux qui abusèrent de la confiance qu'on mettait en eux [30].

Le roi avait réuni des forces considérables. Pour la première fois, la marine française allait se trouver en face des deux grandes marines réunies.





CHAPITRE VI

LES GARDES DE LA MARINE DE 1689 A 1715



L'ACTIVITÉ fiévreuse déployée par Seignelay pour mettre nos escadres en état de soutenir la lutte contre les flottes réunies de l'Angleterre et de la Hollande ne l'empêchait pas de continuer l'œuvre législative de son illustre père, œuvre que la mort seule avait empêché le grand ministre de terminer.

Le 15 avril 1689 parut l'ordonnance des armées navales, œuvre monumentale, code de la marine militaire, coordonnant et codifiant les édits du grand Colbert, ainsi que les règlements, ordonnances et prescriptions antérieurs.

Tout ce qui concernait l'organisation intérieure, le service, l'instruction, le rang et les privilèges des gardes de la marine, et qu'une expérience de plusieurs années avait consacré, fut déterminé. Voici, tout au long, les extraits de l'ordonnance relatifs aux gardes ou à leurs officiers.

ORDONNANCE DES ARMÉES NAVALES

LIVRE II

Art. 7. — Les officiers, commandant en chef les gardes de la marine, qui seront embarqués sur les vaisseaux, seront logés après les capitaines en second et les commissaires, s'il y en a.

Art. 22. — Les chefs de brigade, brigadiers et sous-brigadiers qui seront embarqués obéiront à tous les officiers nommés par Sa Majesté pour servir sur ses vaisseaux et commanderont les sergents des compagnies des soldats servant sur les vaisseaux, tant à la mer que dans les ports.

Livre IV

Art. 34. — Aucun garde de la marine ne pourra coucher hors de son bord, à peine de quinze jours de prison.

Livre V

Art. 6. — En cas qu'il soit nécessaire de faire en mer quelque détachement des gardes de la marine, il sera réglé par le commandant de l'escadre et sous lui par les capitaines de chaque vaisseau avec l'officier commandant les gardes, qui choisira ceux qu'il estimera le plus propres à être détachés.

Livre VI

Art. 32. — Sa Majesté fait défense à tous gardes de la marine de se trouver dans les rues après dix heures du soir en été et huit heures en hiver, à peine d'être mis et tenus un mois en prison.

Livre VII

Article premier. — Le choix des gardes de la marine sera fait par Sa Majesté ou suivant les ordres qu'Elle en fera adresser aux intendants dans les provinces. Il n'en sera reçu aucun s'il n'est gentilhomme et sera par eux rapporté des certificats de leur noblesse, signés des intendants qui auront été commis à cet effet.

Art. 2. — Ils seront départis et entretenus dans les ports de Toulon, de Rochefort et de Brest.

Art. 3. — Les gardes de la marine ne prendront rang entre eux que du jour de leur arrivée dans les ports, sans avoir égard à la date de leurs certificats qu'il seront obligés de faire enregistrer au contrôle de la marine, aussitôt qu'ils seront arrivés, pour y avoir recours en cas de besoin.

Art. 4. — Les certificats des gardes de la marine qui ne se seront pas rendus dans leur département quatre mois après le jour et date demeureront nuls; défend Sa Majesté aux commandants des compagnies des gardes d'y avoir aucun égard.

Art. 4. — Les capitaines et lieutenants préposés pour avoir soin des gardes de la marine en chacun port rendront compte tous les mois de leur conduite au commandant dans le port, afin d'en informer ensuite, chacun de son côté, le secrétaire d'État ayant le département de la marine, et les obligeront d'être assidus aux heures auxquelles ils doivent être instruits.

Art. 6. — Pendant le temps qu'ils resteront dans le port, ils se rendront tous les matins, à six heures en été et à sept heures en hyver, dans le lieu qui sera marqué,

pour entendre la messe, et ensuite dans la salle de l'arsenal qui sera désignée pour leurs exercices, où se trouveront les maîtres à écrire, à dessiner, ceux de mathématiques, de fortification et d'hydrographie.

Art. 7. — Après avoir été deux heures dans cette salle, ils passeront dans une autre où seront les maîtres à danser, d'escrime et de la pique, desquels ils apprendront, pendant deux autres heures, tout ce qui peut servir à les rendre adroits.

Art. 8. — Ils se trouveront à une heure après midy au lieu marqué dans l'arsenal pour faire l'exercice du mousquet et apprendre les évolutions militaires, et cet exercice se fera à porte fermée et sans tambour.

Art. 9. — Après avoir quitté leurs armes, ils iront dans la salle des constructions, où le maître charpentier du port et les plus habiles officiers leur expliqueront par règle la manière de construire les vaisseaux et les proportions de toutes les pièces qui les composent; de là, ils seront conduits à l'école du canon pour y faire l'exercice.

Art. 10. — Les brigadiers et sous-brigadiers, entrant aux écoles, feront l'appel de leurs brigades, auront soin d'y faire observer le silence et prendront garde que chacun travaille à son tour.

Art. 11. — Les officiers mettront une sentinelle à la porte de chaque école, pour empêcher qu'aucun n'en sorte sans congé de l'officier, qui ne doit le donner que pour de bonnes raisons.

Art. 12. — Les gardes de la marine emploieront le temps qui leur restera après les écoles à assister aux ouvrages qui se feront dans l'arsenal et à bien connaître les bonnes et mauvaises qualités des marchandises servant à l'agréement des vaisseaux.

Art. 13. — Le commandant et l'intendant du port choisiront, de concert avec ceux qui prennent soin de l'instruction des gardes, ceux qui auront le plus de talent et de disposition pour devenir ingénieurs, leur feront lever des plans de différents lieux, sans qu'ils en aient ni plan ni carte. Après s'être fait rendre compte de ce travail, ils le feront examiner, en leur présence, par l'ingénieur du port, lequel donnera en même temps aux gardes tous les avis dont ils auront besoin pour travailler avec plus de justesse.

Art. 14. — Les brigadiers et sous-brigadiers visiteront exactement les armes des gardes et s'informeront des hôtes quelle est la conduite de ceux qui sont logés dans leurs maisons, particulièrement s'ils jurent ou boivent avec excès, et s'ils ont fait quelque désordre.

Art. 15. — Sa Majesté défend aux gardes de s'éloigner plus d'un quart de lieue des ports et arsenaux où ils seront entretenus, ni de porter des fusils à la campagne, à peine de vingt-quatre heures de prison pour la première fois et de cassation en cas de récidive.

Art. 16. — Ils ne pourront quitter le service sans en avoir obtenu la permission, à peine d'être mis en conseil de guerre pour être jugés comme déserteurs.

Art. 17. — Ceux qui, ayant obtenu des congés de Sa Majesté, ne se rendront pas dans les ports de leur département à la fin du terme porté par leurs congés, seront

mis en prison où ils seront détenus sans recevoir de solde, autant de jours qu'ils auront été absents après le terme de leur congé.

Art. 18. — Les détachements de gardes de la marine qui devront s'embarquer pour servir sur les vaisseaux seront faits par l'officier qui les commandera, sous les ordres du commandant dans le port, qui en avertira l'intendant.

Art. 19. — Les gardes embarqués sur les vaisseaux y serviront comme soldats et en feront les fonctions sans aucune distinction, comme faisant partie des compagnies de soldats.

Art. 20. — Pour entretenir et cultiver, pendant qu'ils seront à la mer, les connaissances qu'ils auront prises dans les ports, leur commandant, de concert avec le capitaine du vaisseau, marquera quatre heures destinées à leurs différents exercices.

Art. 21. — La première pour le pilotage et l'hydrographie qui leur sera enseignée par le pilote embarqué sur le vaisseau; l'officier ayant soin des gardes assistera à ces conférences et tiendra la main à ce que le pilote qui doit les instruire fasse son devoir et s'applique à leur apprendre tout ce qu'il saura de son métier.

Art. 22. — La seconde sera destinée pour l'exercice du mousquet et les évolutions militaires, et cet exercice sera commandé par l'officier commandant les gardes.

Art. 23. — La troisième sera employée à l'exercice du canon, tant pour ce qui regarde la théorie, qui sera apprise par le maître canonnier du vaisseau, que pour la pratique qui se pourra faire dans la batterie haute ou entre deux ponts, suivant ce qui sera estimé plus à propos.

Art. 24. — La quatrième, pour l'exercice de la manœuvre, quand le temps le permettra, qui sera commandée par le capitaine en chef ou par le capitaine en second, en cas que le premier capitaine soit occupé à d'autres choses pour le service.

Ce capitaine fera commander la manœuvre par les gardes chacun à son tour. Il les interrogera, les instruira sur chaque manœuvre et leur expliquera les occasions dans lesquelles il est nécessaire de les pratiquer.

Art. 25. — Les gardes ne pourront sortir du vaisseau où ils serviront sans la permission de leurs officiers, quand même ils l'auraient obtenue de ceux du vaisseau.

Art. 26. — En cas de descente, ils seront toujours commandés par leurs officiers à l'exclusion de ceux du vaisseau, qui seront plus anciens.

Art. 27. — Il leur sera fourni à la mer, outre leur solde ordinaire, une ration et demie de vivres.

Art. 28. — Il sera fait au retour de chaque campagne une liste des gardes qui auront servi, à côté de laquelle sera marquée la conduite que chacun a eue, le progrès qu'ils auront fait et l'application qu'ils auront apportée à s'instruire, et cette liste sera signée et certifiée par le commandant de l'escadre, par les capitaines de chaque vaisseau et par les officiers préposés pour avoir soin de leur conduite.

Livre IX

Art. 2. — Il sera passé sur les vaisseaux un valet au chef de brigade des gardes de la marine.

Livre XIX

De l'instruction des gardes de la marine.

Article premier. — Les ordres que Sa Majesté a donnés pour l'établissement des écoles d'hydrographie, de construction, d'exercice du canon dans ses ports et arsenaux seront ponctuellement exécutés.

Art. 2. — Les maîtres se rendront assidûment aux écoles et exercices, tous les jours, aux heures qui leur seront prescrites, à peine d'être privés d'un mois de leurs appointements à chaque fois qu'ils y manqueront.

Art. 3. — Celui d'hydrographie divisera ses écoliers en différentes classes pour régler ses leçons suivant leur disposition et leur capacité.

Art. 4. — Il enseignera à ceux qui commencent et qui n'ont aucuns principes l'arithmétique pour les calculs nécessaires et les principales définitions des termes de la géométrie, dont on se sert dans la navigation et le pilotage.

Art. 5. — Il donnera à ceux qui sont un peu plus avancés un abrégé de la sphère, leur expliquera la nature des différentes cartes, leur en fera concevoir les usages dans la navigation, comme aussi la division des temps, le nombre d'or, le cycle solaire, l'épacte, les courants et marées.

Art. 6. — Il leur apprendra ensuite à connaître les instruments qui servent à observer les astres, leur fabrique et leur usage, leur enseignera les moyens de faire une bonne estime, ce que c'est que la dérive d'un navire, la variation de la boussole et la manière de l'observer et de la corriger.

Art. 7. — Ceux qui auront fait le plus de progrès seront instruits du calcul des routes par le quartier de réduction, et en cas qu'il y ait quelques gardes qui ayant plus d'inclination pour apprendre et plus d'ouverture d'esprit pour la géométrie, les mathématiques et autres sciences, veuillent s'appliquer à se rendre encore plus capables, le maître prendra une heure particulière pour leur en donner toutes les connaissances nécessaires.

Art. 8. — Deux des pilotes entretenus dans le port assisteront toujours aux leçons d'hydrographie, où ils serviront à faire faire les règles de l'arithmétique aux écoliers les moins avancés, et leur apprendront à se servir des instruments de leur profession.

Art. 9. — Le maître constructeur leur apprendra à connaître toutes les pièces qui entrent dans la construction d'un navire, ses proportions, celles des pièces, les liaisons, la proportion des mâts, leur situation et généralement la manière dont les vaisseaux doivent être construits.

Art. 10. — L'exercice du canon leur sera montré par le commissaire d'artillerie établi dans chaque port, ou, en son absence, par le maître canonnier, qui leur enseignera toutes les parties du canon et de son boulet, ses proportions, celles des affûts, la charge du canon et la manière de s'en servir dans un combat, le nom et l'usage de tous les instruments servant au canon et ce qui regarde la force et la qualité de la poudre.

Art. 11. — Les maîtres à écrire, à dessiner, à danser, d'escrime et de la pique,

qui sont entretenus pour l'instruction des gardes de la marine, s'appliqueront à leur apprendre ce qui est de leur profession et qui peut contribuer à les rendre adroits.

Art. 12. — Les gardes de la marine assisteront régulièrement tous les jours aux écoles et exercices, à peine d'être privés du payement d'un tiers de leurs appointements ordinaires pendant un mois, et ceux qui y auront manqué seront marqués sur les revues qui seront faites toutes les semaines en chaque port.

Art. 13. — L'officier commandant dans le port ira de temps en temps aux écoles et y fera assister trois des plus anciens capitaines, successivement chacun une semaine, pour tenir la main à ce que les gardes ayent toute l'application nécessaire aux leçons qui leur seront faites, dont ils rendront compte à Sa Majesté à la fin de chaque mois.

Art. 14. — Il sera fait tous les mois, en chaque port, une conférence en présence de l'officier général ou autre commandant dans le port, de l'intendant et des maîtres des écoles et exercices, pour les gardes.

Art. 15. — Ceux qui par l'examen qui en sera fait se trouveront savoir tout ce qui est nécessaire dans leur métier seront dispensés d'assister aux écoles et exercices.

Ils seront néanmoins interrogés tous les trois mois par les maîtres préposés à cet effet, en présence des officiers ci-dessus nommés, et ceux qui ne répondront pas comme ils doivent aux questions qui leur seront faites seront tenus d'assister de nouveau aux écoles et exercices.

Art. 16. — L'examen sera fait avec une égale justice, sans aucune faveur ni distinction, sur tout ce qu'un bon navigateur doit savoir, et le commandant conjointement avec l'intendant, rendra compte à Sa Majesté à la fin de chaque mois des progrès que chaque garde aura faits.

Art. 19. — A bord, l'exercice de la manœuvre se fera chaque jour, quand le temps le permettra. Il sera commandé par le capitaine en pied, ou à son défaut par le capitaine en second, et tous les gardes seront obligés d'y assister, comme les officiers, le capitaine observant de faire commander la manœuvre successivement aux officiers subalternes et aux gardes, suivant l'ordre porté par le règlement fait sur ce sujet, et leur expliquera les raisons de chaque manœuvre et les occasions où il est nécessaire de les pratiquer.

Art. 21 — Le commandant et l'intendant en chaque port, choisiront de concert avec les officiers qui commanderont les gardes et les soldats gardiens, un lieu sur le bord de la mer, qui puisse être attaqué et défendu, où il serait fait une redoute pour les exercer quatre fois l'an, aux jours de fête et même plus souvent, s'il est jugé à propos, à l'attaque et défense de cette redoute.

L'intendant leur fera délivrer les armes et la poudre nécessaires pour cet exercice et même quelques outils, en cas qu'on leur fasse ouvrir la tranchée, et dans le compte qui sera rendu à Sa Majesté de la conduite des gardes, il sera fait mention de ceux qui auront fait paraître plus de courage et plus d'adresse dans cet exercice.

LIVRE XX.

Art. 6. — Il sera fait une juste estimation de la dépense à quoi monteront les

rations qui seront fournies dans les hôpitaux aux gardes de la marine, laquelle sera retenue sur leur solde.

LIVRE XXI

Art. 15. — La solde des gardes de la marine sera justifiée par des rôles de montres et revues en papier, certifiée des commissaires et contrôleurs, du commandant du port et de l'officier qui les commandera.

L'ordonnance de l'intendant sera mise en bas du rôle et la certification du contrôleur.

Comme on le voit, l'ordonnance ne faisait que codifier les différentes mesures que nous avons vu édicter progressivement dans les chapitres précédents. Elle servit de règle pendant près d'un siècle pour les parties essentielles du service et de l'instruction des gardes.

Des décisions postérieures séparées réglèrent les détails variant avec les circonstances.

C'est ainsi que, pendant la période qui s'écoula de la promulgation de l'ordonnance à la mort de Louis XIV, on aggrava la punition infligée aux gardes qui dépassaient le terme de leurs congés, en les cassant [1].

Le nombre des gardes à embarquer sur un vaisseau fut fixé à cinq pour cent du chiffre de l'équipage, et, à bord, le commandement leur fut donné sur les maîtres et pilotes, comme à terre sur le capitaine d'armes et les sergents.

Mais leur part de prise fut maintenue égale à celle des matelots et soldats, « *les gardes de la marine devant faire partie de la soldatesque* [2] ».

S'ils venaient à décéder en mer, leurs hardes et leur effets devaient être remis, lors du débarquement, au capitaine de leur compagnie ou au commissaire ordinaire pour servir au payement de leurs dettes.

Il fut prescrit que les quatre revues qu'ils devaient passer par mois en été, revues réduites à une seule en hiver, seraient faites par les commissaires ordonnateurs, dans la « *maison du roi* », occupée par l'intendant.

Les officiers passaient la revue en tête de leurs hommes (10 juin 1703).

Les gardes durent monter la garde à *l'Amiral* sous les ordres d'un officier, et, sur les escadres, on les employa en qualité de garçons majors.

En 1697 une ordonnance royale, fixant le rang entre les troupes de terre et celles de mer, décida que les officiers des gardes auraient rang :

5

Le capitaine, de colonel; le lieutenant, de capitaine d'infanterie; l'enseigne, de lieutenant; les chefs de brigade, brigadiers et sous-brigadiers rang *mais non titre* d'enseignes d'infanterie, « *car ils n'étaient pas officiers* ».

Quant aux simples gardes, une ordonnance du 5 décembre 1708 leur donna rang d'officiers pointeurs, lorsqu'ils servaient avec l'artillerie de terre, mais seulement pendant la durée de leur mission.

En 1713 furent réglés les honneurs funèbres à rendre aux officiers de marine à terre et à la mer.

Le rang et le service des gardes dans ces cérémonies fut déterminé de la manière suivante :

Pour l'amiral mourant dans le port, la compagnie des gardes de la marine dut, dans le convoi funèbre, marcher à la tête des prêtres, les tambours battant lentement et sourdement la marche. Les officiers commandant les gardes devaient avoir un crêpe au chapeau et au-dessous du fer des espontons et hallebardes. Les caisses des tambours étaient recouvertes de drap noir. Un détachement de gardes entrait dans l'église avec le corps et restait sous les armes autour de la bière pendant le service.

Pour l'amiral mourant à la mer, les gardes étaient sous les armes, comme les autres troupes embarquées, pendant la durée du service, le fusil sous le bras, la crosse en avant. Les officiers avaient les espontons et hallebardes sous le bras.

Pour un vice-amiral, les gardes rendaient les mêmes honneurs, mais ne fournissaient pas de détachement pour entrer dans l'église, à moins que le défunt ne fût pair ou maréchal de France.

Pour un lieutenant général, la moitié de la compagnie des gardes marchait devant le corps, en colonne par deux.

Pour un chef d'escadre le tiers de la compagnie, et pour un capitaine de vaisseau le quart, marchait devant le corps dans le même ordre que pour le lieutenant général.

Lorsque le capitaine commandant la compagnie des gardes venait à mourir, toute la compagnie prenait les armes et suivait son convoi.

Lors de l'enterrement du lieutenant ou de l'enseigne, la moitié de la compagnie pour le premier, vingt-cinq gardes et les chefs de brigade pour le second accompagnaient le corps.

L'instruction fut donnée aux gardes suivant les prescriptions de l'ordon-

nance, les professeurs s'attachant à faciliter à leurs élèves l'étude de toutes les questions relatives à leur profession.

En 1692, M. Coubart, professeur à Brest, fit paraître un *Traité de pilotage*, et le père Hoste, de la Compagnie de Jésus, professeur des gardes à Toulon, publia, en 1693, un *Recueil des traités de mathématiques qui peuvent être nécessaires à un gentilhomme pour servir par mer et par terre.*

En 1697, le même professeur publia *l'Art des armées navales.*

A partir de cette époque, les pères de la Compagnie de Jésus réunirent dans leurs mains à peu près tout l'enseignement des gardes, et c'est aux savantes leçons que donnèrent, au cours du siècle suivant, des professeurs tels que les pères du Chatelard, Laval et Pezenas, que revient, en grande partie, la gloire d'avoir préparé la génération d'officiers qui, sous Louis XVI, portèrent si haut le renom de la marine française.

La guerre ne permit pas d'appliquer immédiatement toutes les prescriptions de l'ordonnance et, même sur les vaisseaux, les événements de mer ne laissèrent pas toujours le temps de se conformer aux instructions édictées. Par contre, les gardes de la marine eurent cent occasions de déployer leur bravoure habituelle et de se faire tuer glorieusement au service du roi.

Louis XIV certain de terminer la guerre, d'un seul coup, s'il parvenait à renverser Guillaume d'Orange, donna à Jacques II les moyens de faire une descente en Irlande.

La flotte anglaise ne fut pas prête à temps pour disputer le passage, mais, le 10 mai 1689, comme le lieutenant-général Chateaurenaud commençait à opérer le débarquement d'un convoi d'armes et d'argent, dans la baie de Bantry, il fut attaqué par la flotte anglaise, commandée par l'amiral Herbert qui, après une furieuse canonnade, dut se retirer.

Les gardes-marine éprouvèrent des pertes sensibles pendant l'action, et sur un seul vaisseau commandé par le chevalier de Coetlogon, un grand nombre de gardes furent tués par l'explosion des gargousses de poudre qui étaient dans la chambre du conseil, sous la dunette où se tenaient une partie des gardes.

La dunette sauta, et ceux qui se trouvaient dessus furent lancés si loin qu'on retrouva un garde dans la hune d'artimon et qu'un autre fut lancé jusque sur un vaisseau anglais.

L'année suivante les gardes-marine se distinguèrent de nouveau à la

bataille du cap Beveziers (Beachy-Head), où Tourville battit la flotte anglo-hollandaise. Dans cette glorieuse journée, ils « *firent bien* » suivant la brève et éloquente expression d'un des capitaines français.

M. de Sartous qui commandait une batterie et les gens du château d'avant du vaisseau-amiral fit des prodiges de valeur.

Le lieutenant de l'Isle eut le bras emporté ; M. de Coulombe, commandant de la compagnie de Rochefort se distingua aussi particulièrement.

Quant aux gardes, ils se montrèrent héroïques. Un tout jeune gentilhomme de la compagnie de Toulon, blessé trois fois, dès le début de l'action, continua à se battre et le « petit » de Nossac, la cuisse emportée par un boulet de canon, tomba au cri de Vive le roi !

Le chevalier de Baudou, garde faisant fonctions d'enseigne et de garçon major de l'escadre, bien que blessé grièvement à la tête, refusa de se laisser soigner et continua le combat.

La campagne de 1691 fut encore avantageuse aux Français et, dans un des combats particuliers livrés aux ennemis par quelques-uns des vaisseaux de Tourville qui croisait dans la Manche, deux gardes de la marine, MM. Traversié et d'Anthonasse embarqués sur *l'Heureux*, commandé par le comte des Francs, se distinguèrent brillamment lors de la rencontre de leur bâtiment avec deux vaisseaux anglais.

En 1692, le roi confia à Tourville une escadre destinée à protéger une seconde tentative en faveur de Jacques II.

La bataille de la Hougue mit à néant ce projet.

Neuf cent quatre-vingt-quinze gardes étaient embarqués sur les vaisseaux de Tourville. Il n'en périt qu'un petit nombre, les pertes des Français ne s'étant pas élevées, dans cette mémorable bataille, à plus de dix-huit cents hommes.

Débarqués aussitôt après, les gardes furent dirigés, par terre, sur leurs ports respectifs.

Cependant Tourville vengea sa défaite, l'année suivante, au combat de Lagos, où, avec quatre-vingt-treize vaisseaux sous ses ordres, il prit ou brûla aux ennemis près de cent navires.

D'un autre côté, le vice-amiral Victor-Marie d'Estrées coopérait à la prise de Rosas, avec l'escadre de la Méditerranée, sur laquelle avait été embarquée une partie de la compagnie de Toulon.

Aux Antilles, où servait, comme capitaines d'infanterie, en pied ou réfor-

mes, comme lieutenants, enseignes, lieutenants de roi ou majors, un nombre de gardes qui, en 1694, s'élevait à quarante-deux, les Anglais furent battus et échouèrent dans leurs attaques contre les Iles.

Il en fut de même à Terre-Neuve et au Canada où se trouvaient aussi, à la même époque, cinquante-quatre gardes servant en la même qualité que ceux de leurs camarades qui étaient aux Antilles.

Les corsaires français avaient aussi continué leurs audacieux exploits. Jean Bart et Duguay-Trouin étaient devenus la terreur des Anglais.

Dans un des combats de Jean Bart contre trois vaisseaux hollandais, un petit garde marine excita l'admiration des deux nations. Ce garde, Irlandais, nommé d'Haÿs, sauta le premier sur le pont d'un des vaisseaux ennemis et livra combat au lieutenant du bâtiment hollandais. Malgré trois coups de sabre sur la tête et un très dangereux sur les bras, il donna deux coups d'épée dans le corps du lieutenant et mit ainsi hors de combat son adversaire deux fois plus grand que lui [3].

La paix de Ryswick (1697) mit fin un instant à la guerre, mais Louis XIV ayant accepté pour son petit-fils, le duc d'Anjou, la couronne d'Espagne, une troisième coalition se forma contre lui.

Seignelay était mort et avait emporté avec lui le secret de cette immense et admirable machine de guerre, de cette administration maritime, créée par son père, agrandie par lui.

Pontchartrain qui lui avait succédé avait tout d'abord refusé d'accepter des mains du roi le département de la marine, s'en excusant sur ce « qu'il n'en avait aucune connaissance », et ne prouva que trop qu'il avait dit vrai.

Incapable de vues larges et élevées, il persuada à Louis XIV d'adopter le système des petites escadres, et, dès 1694, on n'avait plus vu sortir de nos ports ces formidables flottes qui, un an après la Hougue, avaient permis à Louis XIV de consacrer, sans forfanterie, une médaille à la splendeur maritime de la France (*splendor rei navalis*), qui y était représentée, le trident à la main, assise sur le char de Neptune.

La guerre de la succession d'Espagne ne donna lieu à aucune grande bataille navale. Tourville et Jean Bart venaient de mourir au moment où la France aurait eu le plus besoin de leurs services, le premier en 1701, le second en 1702, et Pontchartrain, au lieu d'entretenir notre marine à laquelle on enlevait les chances de grandes choses, la laissa dépérir.

Après le désastre de Vigo et la bataille de Velez-Malaga, la dernière grande journée de la marine française, la tentative pour reprendre Gibraltar aux Anglais termina le rôle de cette marine qu'avait créée Colbert et qui expira aux mains de Pontchartrain, non sans avoir jeté encore un vif éclat avec Forbin et Duguay-Trouin.

Les gardes prirent part sur terre et sur mer à toutes les opérations de cette longue et désastreuse guerre. En Flandre, comme en Espagne, au siège de Barcelone; dans la Méditerranée, comme dans l'Atlantique, ils se montrèrent tels qu'avaient été leurs aînés, braves, entreprenants, toujours les premiers au feu.

Dans les ports, lors de leur séjour dans les intervalles des embarquements, ils ne restèrent pas non plus au-dessous de la réputation conquise par les exploits bruyants de leurs anciens, et la correspondance des intendants recèle la preuve de la difficulté qu'on éprouvait toujours à les faire vivre dans l'ordre.

Les querelles et les duels tiennent la première place dans les plaintes adressées au ministre à leur sujet.

A Rochefort, le maréchal d'Estrées fut obligé de défendre aux gardes, pour empêcher les combats singuliers, d'aller dans la forêt voisine du port, où, à chaque instant, se donnaient des rendez-vous meurtriers, comme celui qui coûta la vie au jeune Le Tellier le 1er janvier 1692[4].

A Brest et à Toulon, il en était de même et, comme les gardes, surpris par la patrouille, ne se gênaient nullement pour lui résister, il arrivait qu'ils se faisaient quelquefois tuer par les soldats exaspérés.

Parfois ces jeunes fous ne craignaient pas de provoquer les officiers, et comme, à cette époque, tout gentilhomme ne savait pas résister au désir de venger une insulte sur l'heure, il en résultait des duels où les gardes n'avaient pas toujours le dessous[5]. Dans ce cas ils étaient obligés de se dérober par la fuite aux terribles conséquences du double crime de duel et de meurtre d'un supérieur hiérarchique.

Lorsque le combat avait lieu entre gardes, le blessé se gardait bien d'avouer la provenance de la blessure, mise toujours sur le compte d'un accident, grâce à la discrète complaisance des chirurgiens.

Cependant, on finit par s'apercevoir que ces accidents se renouvelaient trop souvent et une ordonnance du 15 juillet 1699 prescrivit aux chirur-

gens entretenus de dénoncer les gardes qui les avaient fait appeler pour panser des blessures, et de dire la qualité de ces blessures.

Parmi les causes de duel, une des plus fréquentes était le jeu auquel les gardes, comme les officiers d'ailleurs, se livraient avec fureur, espérant compenser par leur gain la modicité de leurs ressources.

Des ordonnances successives essayèrent, mais en vain, de mettre un frein à la passion du jeu, édictant contre les joueurs de « Pharaon », le jeu à la mode, la peine de 500 livres d'amende et celle de 1,000 livres contre ceux qui donnaient à jouer[6].

Les joueurs, pour échapper à ces pénalités, essayèrent de transformer le nom de « Pharaon » en celui de « Bassette ».

Cette ruse ne tarda pas à être déjouée et une nouvelle ordonnance porta à 1,500 livres l'amende infligée aux joueurs, et à 3,000 celle dont devaient être frappés ceux qui donnaient à jouer.

A côté des libertins, il se trouvait aussi des sages, et, de 1688 à 1700, nous ne trouvons pas moins de cinq gardes quittant le service pour se faire capucins, jésuites ou pour prendre le petit collet.

Les temps devenaient d'ailleurs bien durs, la misère était grande aussi bien dans le trésor royal que chez les particuliers et la France, épuisée, ruinée, chargée de dettes, payait chèrement l'établissement d'une dynastie française sur le trône d'Espagne.

Nous verrons, dans le chapitre suivant, en continuant l'histoire des gardes de la marine, après la mort de Louis XIV, à quel degré de misère ils arrivèrent sans pour cela qu'en aucune occasion, ils cessassent de se montrer fiers d'être au service du roi.





CHAPITRE VII

LA COMPAGNIE DES GARDES DU PAVILLON AMIRAL ET LES GARDES DE LA MARINE DE 1715 A 1763



Le règne de Louis XIV avait pris fin, au milieu d'une situation désastreuse pour la France.

Les finances épuisées ne permettaient même plus de payer les troupes qui, officiers comme soldats, étaient plongées dans la plus affreuse misère.

L'écho des plaintes de l'armée de mer arrivait bien jusqu'au Conseil de marine, mais celui-ci ne pouvait que l'engager à patienter, faisant, de ci de là, distribuer quelques secours.

La correspondance des intendants et des commandants, à ce sujet, est d'une lecture navrante.

L'intendant de Brest écrivait :

« Le corps de la marine à Brest n'a plus aucune ressource pour subsister. Les officiers attendent avec impatience les secours qui leur ont été promis. Plusieurs ne mangent que du pain! La chandelle et l'huile manquent dans les corps de garde. »

A Rochefort, un particulier prêta 500 livres pour le prêt des soldats.

Les gardes n'étaient pas moins à plaindre que les soldats, la plupart ne

retirant rien de chez eux, et la solde ne leur ayant pas été payée depuis longtemps.

« *La misère des gardes est si grande,* écrivait, le 13 octobre 1715, le chevalier de Vatan, capitaine de la compagnie de Toulon, *que quelques-uns ne vont point aux salles, faute de souliers et ne vivent que de charité. Je n'ose les mettre en prison, n'ayant pas de quoi s'y nourrir. Cette troupe est la seule qui ne touche point de prêt depuis plusieurs années*[1] ! »

Il en était de même dans les autres ports, et on fut obligé, pour permettre aux plus indigents de ne pas mourir littéralement de faim, de les embarquer, de préférence à leurs camarades un peu plus fortunés[2].

A bord, au moins, on mangeait!

D'autres reçurent la permission de rester chez leurs parents et quelques-uns plus favorisés, furent nommés lieutenants et même capitaines de compagnies des colonies, ce qui leur permit de vivre.

On leur donna aussi l'autorisation de servir sur des vaisseaux armés par des particuliers.

La même détresse accablait les professeurs des gardes qui n'avaient pas été payés eux aussi, depuis longtemps, et qui n'avaient même plus les instruments nécessaires pour continuer leurs leçons.

« *Le maître d'hydrographie n'a plus de sphère, plus de compas ni de cartes,* écrivait au Conseil de marine M. de Chavagnac, commandant des gardes à Rochefort; *il n'a pas de quartier de réduction et les gardes ne peuvent apprendre le pilotage. Le maître d'escrime n'a plus que deux fleurets et point de sandales, en sorte que les gardes rompent leurs souliers.*

« *La compagnie,* ajoute cet officier, *est armée de deux cents vieux mousquets, sur lesquels on a mis des platines. Ils sont si lourds que la plupart des gardes ne peuvent les soulever, et de plus ils sont très mauvais.* »

Malgré cette misère affreuse, l'établissement d'une nouvelle compagnie, dite Compagnie des Gardes du pavillon amiral, fut décidé, le 4 mai 1716, par une ordonnance ainsi conçue :

SA MAJESTÉ, jugeant à propos de mettre sur pied une compagnie de gentilshommes, pour servir dans les ports et à la mer, près la personne de l'amiral de France, et lui donner les marques de distinction dues à la dignité de sa charge et

pour servir sous ses ordres sur les principaux vaisseaux de guerre tant en Levant qu'en Ponant, Sa Majesté, de l'avis du duc d'Orléans, son oncle, régent, a ordonné et ordonne veut et entend qu'il soit levé une compagnie de quatre-vingts gardes du pavillon amiral, les officiers majors non compris, et qu'elle soit entretenue et disciplinée de la manière suivante :

I

Les gardes dont la compagnie sera composée seront toujours choisis dans les trois compagnies des gardes de la marine.

II

Ladite compagnie sera composée des officiers majors ci-après :

Un capitaine qui sera payé à 6,000 livres par an ;
Un lieutenant — 1,500 —
Un enseigne — 1,000 —
Deux maréchaux des logis qui seront payés chacun 800 livres par an.

Et de quatre-vingts gardes, compris les officiers subalternes, sçavoir :

Quatre brigadiers à 600 livres par an, chacun.
Six sous-brigadiers à 500 — —
Soixante-dix gardes à 360 — —

III

Tous les officiers, tant majors que subalternes, et les gardes seront présentés par l'amiral à Sa Majesté, qui leur fera expédier des commissions, brevets ou ordres.

IV

Les officiers majors auront rang de la date de leur commission ou brevet, sçavoir :

Le capitaine, rang de capitaine de vaisseau ;
Le lieutenant, rang de lieutenant de vaisseau ;
Enseigne et maréchal des logis, rang d'enseigne de vaisseau.

Et s'ils avaient déjà le même grade ou un grade supérieur, avant d'avoir été choisis pour officiers de ladite compagnie, ils en conserveront le rang et l'ancienneté.

V

Dans les promotions, les officiers de même grade tirés des brigadiers, sous-

brigadiers ou gardes du pavillon, des brigadiers, sous-brigadiers ou gardes de la marine, prendront indistinctement entre eux leur rang, sçavoir :

Les brigadiers et sous-brigadiers des gardes du pavillon et des gardes de la marine, de la date de l'ordre qui les a nommés brigadiers ou sous-brigadiers, et les gardes du pavillon ou de la marine, de la date de l'enregistrement de leur certificat de garde au contrôle du port.

VI

Lorsque l'amiral ira à la mer, il fera embarquer sur son vaisseau tel nombre de gardes du pavillon qu'il voudra. Ils feront la garde à la porte de sa chambre et il fera embarquer les autres sur les vaisseaux qu'il jugera à propos.

VII

Lorsque la compagnie sera à terre, elle sera de garde continuelle dans l'appartement de l'amiral et lorsqu'il sortira, il sera suivi par le nombre de gardes qu'il ordonnera.

VIII

Quand un vice-amiral se trouvera dans le port, l'amiral absent, le capitaine des gardes, ou celuy qui commandera la compagnie, lui donnera quinze gardes avec un officier pour faire la garde dans son appartement et le suivre; et les deux vice-amiraux se trouvant dans le port, l'amiral absent, il ne sera donné de gardes de la compagnie qu'à celuy qui commandera.

IX

Si l'armée ou l'escadre est commandée par un vice-amiral, il sera embarqué sur son vaisseau la moitié du détachement qui se trouvera dans le port, avec un officier.

X

Si un vice-amiral a la permission de porter le pavillon quarré au grand mât, il sera embarqué sur son bord les deux tiers du détachement qui sera dans le port, et l'autre tiers sur le second pavillon. Le premier détachement sera commandé par le lieutenant ou l'enseigne, le second par le maréchal des logis.

XI

Lorsqu'il n'y aura qu'une escadre commandée par un lieutenant général ou un chef d'escadre, il sera détaché un maréchal des logis avec quinze gardes pour servir sur le vaisseau portant pavillon du contre-amiral ou la cornette, et lorsque le vaisseau commandant n'aura qu'une simple flamme, il y sera détaché un maréchal des logis avec douze gardes.

XII

Le capitaine des gardes pourra demeurer partout où sera l'amiral, et, en cas que l'amiral n'aille point à la mer ou dans les ports, il aura le choix de servir en tel département qu'il jugera à propos, et il sera payé comme présent, quand il sera à la suite de l'amiral.

XIII

Les gardes feront dans le vaisseau la garde à la porte du vice-amiral, et s'ils sont sur le vaisseau d'un lieutenant-général ou autre officier inférieur, ils ne feront point de garde, mais régulièrement le quart pour se rendre capables de devenir officiers.

XIV

En cas que la compagnie des gardes du pavillon et celle des gardes de la marine mettent pied à terre ensemble, celle des gardes du pavillon aura la droite, et le tout sera commandé par le capitaine, soit des gardes du pavillon, soit des gardes de la marine, qui sera le plus ancien par la date de sa commission de capitaine de vaisseau.

XV

Si l'amiral juge à propos de mettre sur le vaisseau qu'il montera un plus grand nombre de gardes qu'il ne s'en trouvera présents dans le port, de la compagnie des gardes du pavillon, il y joindra tel nombre de gardes de la marine qu'il voudra, qui feront le service avec ceux du pavillon et seront commandés par l'officier de ladite compagnie, et après la campagne, les gardes de la marine rejoindront leur compagnie.

XVI

Lorsque les officiers de ladite compagnie seront embarqués, ils feront le service du vaisseau avec les autres officiers suivant le rang et l'ancienneté de leur commission ou brevet.

XVII

Les gardes du pavillon iront avec un de leurs officiers aux écoles des gardes de la marine pour y faire les mêmes exercices, sans aucune préférence, mais ils n'y feront point sentinelle.

XVIII

Quand ils iront au lieu destiné pour l'exercice, ils auront toujours la droite sur les gardes de la marine.

XIX

Il leur sera fourni à la mer, outre leur solde ordinaire, une ration et demie, comme les gardes de la marine.

XX

La compagnie des gardes du pavillon sera assujettie aux revues qui se font dans les ports, comme celle des gardes de la marine, et le paiement des appointements et solde des officiers et gardes de ladite compagnie, sera ordonnée par les états ou ordonnances qui seront, pour cet effet, expédiées.

Fait à Paris, le 4 may 1716.

Signé : LOUIS.

Et plus bas : PHELYPEAU.

Cette ordonnance n'était en partie, comme on le voit, que la reproduction de celle qui, en 1670, avait constitué la première compagnie des gardes de la marine, avec cette différence que le recrutement se faisait au moyen de sujets déjà éprouvés par leur passage dans les gardes de la marine.

L'argent manquant, pour trouver les fonds de l'établissement de la nouvelle création sans augmenter la dépense, on retrancha un chef de brigade, un brigadier et quatre sous-brigadiers à chacune des compagnies des gardes de la marine, lesquelles, par ordonnance du 29 septembre 1716, ne durent plus être composées que de cent hommes, savoir : trois chefs de brigade, trois brigadiers, douze sous-brigadiers et quatre-vingt-deux gardes.

Le chevalier de Luynes reçut le commandement de la nouvelle compagnie, partagée en deux détachements, l'un pour servir à Brest, l'autre pour servir à Toulon.

Les gardes-marine, nommés gardes du pavillon, reçurent deux mois de solde d'avance, pour frais de route. Ils durent se loger à leurs frais, en ville, les gardes-marine seuls étant logés soit dans les casernes ou pavillons construits pour eux, soit, comme à Toulon, aux frais de la commune, jusqu'à concurrence de cent gardes[3].

Une ordonnance du 22 mai 1717 établit une masse pour l'habillement uniforme des gardes du pavillon, et le produit de cette masse dut être employé à leur donner, tous les trois ans, des habits conformes aux modèles qui devaient être envoyés dans les ports.

La retenue fut fixée à trois sols par jour sur la solde des bas officiers et et à deux sols six deniers sur celle des gardes et des tambours, à partir du 1er janvier 1717.

Plus tard, cette retenue ne fut faite qu'après payement de la solde entière.

Mais les gardes, nommés à l'avenir, furent tenus de se faire établir, à leurs dépens, dans un mois de la date de l'enregistrement de leurs ordres au contrôle du port, un habit d'ordonnance complet et ne purent être admis dans la compagnie ni passer aux revues, avant d'être pourvus de cet uniforme dont l'État fit les frais.

Ces frais, pour l'établissement de la compagnie nouvelle, s'élevèrent à 14,313 livres.

L'uniforme avait, d'abord, été ainsi réglé :

Habit de drap rouge doublé de serge écarlate. Parements, veste et culotte de même. Boutons de cuivre moulu d'or jusqu'à la ceinture, trois sur les manches et trois sur chaque poche ; bas écarlates ; chapeau bordé d'or ; les épées et boucles de souliers dorées, unies ; le ceinturon, façon de peau d'élan doublé et piqué de fil d'or. Sur l'épaule droite, une aiguillette d'or, et un bordé d'or, large d'un pouce, autour des manches et des poches du justaucorps.

Les officiers des gardes du pavillon portaient l'uniforme de la compagnie, l'habit et la veste bordés d'un galon d'or d'un pouce et demi, double bordé d'or sur les manches.

Les tambours en livrée ordinaire.

Sur la proposition du chevalier de Piosins[1], le roi décida que l'habit, « *au lieu de rouge qu'il avait été réglé cy devant, serait de drap bleu, qui est la couleur de Sa Majesté, et doublé de rouge en serge écarlate* ».

Lorsque les gardes se retiraient ou venaient à mourir, on remboursait à eux, dans le premier cas, ou à leur famille dans le second, la somme de *cent cinquante livres* qu'ils déposaient, à leur entrée dans la compagnie, comme prix de l'uniforme qu'on leur fournissait (23 février).

En 1732, la masse, supprimée le 25 octobre 1728, fut rétablie, et les fonds en furent déposés entre les mains du trésorier du port qui, chaque mois, en donna sa reconnaissance à l'officier chargé du détail de chaque détachement, pour être délivrée sur la mainlevée du capitaine et employée à l'habillement de la compagnie.

Cette même année 1732 un nouveau règlement fut fait pour le service, la solde et l'habillement de la compagnie des gardes du pavillon.

Ce règlement spécifia de nouveau que ces gardes seraient toujours pris dans les trois compagnies de gardes de la marine, et porta à 1,600 livres les appointements du lieutenant, réglant à 298 livres ceux des deux tambours de la compagnie.

Lorsque les gardes du pavillon étaient de garde dans l'appartement de l'amiral, ils ne devaient prendre les armes que pour les princes du sang ou légitimés de France, pour les maréchaux de France, les vice-amiraux et le commandant de la compagnie.

Lorsque les lieutenants-généraux passaient, la sentinelle frappait trois fois du talon contre le plancher. Elle ne frappait que deux fois pour les chefs d'escadre.

Le règlement appliquait aux gardes du pavillon les prescriptions déjà édictées pour les gardes de la marine et réglait l'uniforme des bas officiers.

Le sous-brigadier avait sur chaque manche trois brandebourgs de galon d'or d'un demi-pouce de large, et de quatre pouces de long mis en double.

L'habit du brigadier avait, en plus, trois brandebourgs pareils sur les poches.

Le maréchal des logis avait, en plus du brigadier, un double bordé d'or sur chaque manche, d'un pouce et demi de large.

L'uniforme des officiers majors était pareil à celui du maréchal des logis.

L'ordonnance de 1732, sur la retenue pour l'habillement des gardes, fut rapportée et ils durent s'habiller à leurs frais.

A part quelques prérogatives au point de vue honorifique et l'avantage d'une solde un peu plus élevée, la compagnie des gardes du pavillon ne différa presque en rien, en ce qui concernait le service et l'avancement, de celles des gardes de la marine. Celles-ci continuèrent à fonctionner comme par le passé, et leur organisation intérieure, sauf la réduction de l'effectif ramené une première fois à cent hommes, puis, en 1727, à soixante gardes avec six brigadiers au lieu de douze, par compagnie, subsista à peu près telle qu'auparavant.

Le tableau ci-contre, envoyé au Ministre en 1730, donne une idée exacte des différents services des gardes du pavillon à Toulon et à Brest, par rapport aux compagnies des gardes de la marine.

Toulon.	*Brest.*
Ils font à eux seuls une brigade où sont les armes.	Leurs armes sont mêlées avec celles des gardes de la marine, et ils ne font point brigade à part.
Leur brigade fait deux fois la semaine l'exercice du fusil à part.	Point d'exercice du fusil à part.
Ils font l'exercice général deux autres jours de la semaine, où ils ont la droite sur les gardes de la marine, comme il est porté par l'ordonnance. Chaque officier fait l'appel de sa troupe.	Ils font l'exercice général deux jours de la semaine, mais l'officier qui fait l'appel est tantôt des gardes marine, tantôt des gardes du pavillon.
Quand les deux troupes prennent les armes et qu'elles sortent des salles, les gardes du pavillon ont la droite et marchent à la tête, et les officiers à la tête de chacune de leur troupe.	Quand ils prennent les armes et qu'ils sortent de leurs salles, les officiers des deux troupes se mettent indistinctement à leur tête.
Pour ce qui concerne le travail, soit pour le canonnage, maître d'armes, maître à danser, pilotage, dessin, arithmétique, manœuvre, construction et autres parties de leur métier, ils roulent avec les gardes de la marine, et ont chacun leur jour en particulier.	Ils sont pêle-mêle avec les gardes de la marine, ce qui fait que personne n'a l'œil sur eux, et ne s'attachent point à ce qu'ils doivent savoir.
Ils passent toujours en revue avant les gardes de la marine. De même pour le payement.	Ils passent en revue un mois avant les gardes de la marine, et ceux-ci passent avant le mois suivant. De même pour le payement.
Il y a un règlement de l'intendant qui donne à chaque garde, le papier, plumes et encre, canif pour travailler. L'officier de détail de la compagnie a le soin de les distribuer à chaque garde.	C'est le commandant de la marine qui veut se charger de ce détail, et en faire la distribution.

L'uniforme de ces compagnies fut réglé, d'une façon définitive, en 1728. Il ne se distingua de celui des gardes du pavillon que par l'absence du bordé d'or autour des manches et des poches du justaucorps, et par le port de deux épaulettes d'or à la place de l'aiguillette portée par les gardes du pavillon.

Les gardes de la marine ne portèrent l'aiguillette que les jours de revue et de parade, sans toutefois quitter leur épaulette gauche.

Leurs officiers, contrairement à ce qui existait pour les officiers des gardes du pavillon, ne portaient pas l'uniforme de la compagnie. Ils gardaient celui de leur grade dans la marine, avec simplement l'adjonction d'une aiguillette d'or sur le grand uniforme et des épaulettes sur le petit.

Les tambours portaient la livrée du roi.

Les hautbois, qui n'existaient pas dans la compagnie des gardes du pavillon, portaient l'habit bleu doublé de rouge, galonné de deux galons veloutés de la livrée du roi, avec trois petits galons d'or dont la largeur faisait le tiers de celle du galon de soie, le bras galonné en travers, veste, culotte et bas rouges.

En 1735, on donna aux tambours et aux hautbois un surtout ou justaucorps bleu uni avec parements à velours rouge, sur lequel les hautbois eurent quelques brandebourgs en or. C'était fort joli, mais comme on ne remplaçait pas souvent ces habits, dix ans plus tard ceux qui avaient hérité de cet uniforme ne pouvaient plus le porter, tant il était usé.

En été, l'uniforme pouvait être porté en camelot de laine.

Il fut aussi établi pour les gardes de la marine, une masse d'habillement constituée au moyen d'une retenue sur la solde, retenue qui s'élevait à trois sols pour les bas officiers, à deux sols seulement pour les gardes et les tambours, et à deux sols et six deniers pour les hautbois.

Cette masse, supprimée en 1728, fut rétablie sous une nouvelle forme en 1732 [5]. La retenue ne fut faite qu'après payement de la solde entière par le commissaire aux revues, et le produit versé et déposé au contrôle dans un coffre dont le commissaire, le contrôleur et le commandant de la compagnie avaient chacun une clef différente.

En même temps que l'effectif des compagnies était réduit, et qu'elles étaient destinées à fournir seules au recrutement des gardes du pavillon, on se montra plus difficile que jamais pour les preuves de noblesse exigées des jeunes gens nommés gardes de la marine. La tolérance montrée vis-à-vis des

fils ou des neveux des officiers de marine fut supprimée, et les commandants des compagnies reçurent l'ordre de se faire représenter les certificats de noblesse des gardes se présentant pour être reçus, certificats signés des intendants de leur province, et cela à moins que leur noblesse ne fût généralement reconnue et bien authentique [6].

Les instructions envoyées, en 1731, aux capitaines des gardes leur prescrivirent de n'en recevoir aucun qui n'eût atteint l'âge de seize ans et qui eût passé celui de vingt, et de se faire représenter les extraits baptistaires qui justifiaient de l'âge des jeunes gentilshommes.

La pension de 400 livres assurée par les parents dut être payée exactement aux échéances, faute de quoi les gardes devaient être congédiés, sur le compte que les commandants des compagnies devaient rendre au ministre.

On avait pu juger par expérience que la solde allouée aux gardes était trop mince pour leur permettre de subsister, à terre, sans autres ressources, et comme, vu l'état du Trésor, le seul avantage pécuniaire qu'on avait pu leur faire avait été de dispenser les simples gardes de la capitation et de réduire celle des bas officiers, il était devenu nécessaire de leur assurer un revenu, en dehors de leurs appointements [7].

Il fut aussi prescrit une grande sévérité au point de vue de l'aptitude physique, et défense fut faite de recevoir des jeunes gens contrefaits ou difformes, ayant des défauts de corps ou d'esprit les rendant inhabiles à remplir quelque partie du service.

Il ne fut plus accordé de permission de mariage aux gardes. En cela on se montra plus sévère que le conseil de marine ne l'avait été en 1716, en autorisant le mariage d'un garde de Toulon avec une vieille veuve âgée de soixante-huit ans !

Il est vrai que les temps étaient alors bien durs et que, dans sa lettre au conseil à ce sujet, le commandant de la compagnie disait : « *La vieille veuve offre de faire au garde une donation de tout son bien qui est au moins de 20,000 livres, qui est une espèce de fortune pour ce jeune homme dans la mauvaise situation de ses affaires.* »

Les gardes qui se mariaient sans permission furent cassés, sans espérance d'être rétablis, et aucun ne put être embarqué s'il n'avait assisté un an aux écoles. La proportion des gardes à embarquer fut ainsi réglée : *Dix à douze*

sur les vaisseaux de deuxième rang ; *huit* sur ceux de troisième rang et *cinq* sur ceux de quatrième rang.

Les gardes du pavillon ayant pour prérogative d'être embarqués sur les vaisseaux de premier rang, montés par les officiers généraux commandant en chef, sur les autres vaisseaux ils devaient entrer en proportion d'un *tiers* dans le nombre des gardes de la marine embarqués.

Tout garde embarqué par ordre du roi ne put quitter le vaisseau que par un nouvel ordre, et les gardes ne purent, d'ailleurs, être dorénavant embarqués que sur un ordre royal. Il fut absolument défendu aux capitaines des vaisseaux de leur accorder la table, non plus que de leur passer des valets à la mer, à moins qu'ils ne fissent fonctions d'officiers. Mais ces deux dernières prescriptions ne furent jamais bien exactement observées, les capitaines ayant toujours une tendance, contre laquelle réagissait en vain le ministre, à traiter comme officiers les jeunes gentilshommes servant dans les gardes[a].

Cette complaisance des capitaines à donner la table aux gardes avait pour plus grand inconvénient le relâchement de la discipline et la licence que ces derniers se donnaient à bord des vaisseaux, en autorisant la familiarité avec les officiers, envers lesquels ils sortaient des règles de la subordination et de la discipline.

« *Il m'est revenu de plusieurs endroits,* lit-on dans une lettre de M. de Maurepas à M. de Piosins, *que les gardes ne se comportaient pas dans les vaisseaux avec assez de considération et de respect pour les officiers, que, sans égard et sans bienséance, ils vivaient avec eux comme s'ils étaient leurs camarades, qu'ils faisaient du bruit à heures indues et sans ménagement dans la grande chambre ou dans la sainte-barbe, et troublaient le repos des officiers de marine et mariniers qui avaient veillé pour faire le quart, et tenaient sans scrupules, des discours peu modestes devant les aumôniers retirés à la sainte-barbe.* »

Le poste des gardes était devenu un lieu de bombance, ces jeunes gens ayant soin d'embarquer avec eux des provisions de tous genres, en telle quantité, qu'il fut prescrit de ne leur laisser embarquer que celles qu'ils pouvaient se procurer avec leurs avances. On diminua ainsi les causes de débauche et leurs dettes, car ils ne se faisaient faute d'en contracter lorsqu'ils pouvaient en trouver le moyen.

Le service de simple garde ne fut pas compté pour service d'officier, et,

pour l'obtention de la croix de Saint-Louis, il fut réglé que ce service ne commencerait qu'à partir du grade de sous-brigadier.

Il est vrai que cette croix fut accordée aux officiers majors des gardes du pavillon et de la marine par préférence, sans attendre absolument le terme de vingt ans de services fixés pour les autres officiers de la marine, et cela « *à cause de la dignité de leur employ* ».

Ce ne fut pas le seul avantage accordé à ces officiers. Les officiers subalternes reçurent chacun, pendant quinze jours, le commandement de la chaloupe du port, armée pour la sûreté de la rade, et touchèrent, de ce chef, 50 livres de gratification.

Il fut décidé en 1733 (9 mars) que les maréchaux des logis et chefs de brigade passeraient directement lieutenants de vaisseau « *lorsque, par leur rang ou la distinction de leurs services, il plaira au roi de leur faire cette grâce* », et ce, sans égard à l'ancienneté.

Cette même année, les chefs de brigade des gardes de la marine qui n'avaient que rang d'enseignes en reçurent le brevet, avec une gratification de 15 livres par mois, et furent désormais compris sur les états au nombre des officiers majors, comme l'étaient déjà les maréchaux des logis des gardes du pavillon.

Les simples gardes eurent aussi le privilège d'avoir le pas sur les bombardiers « *étant d'une compagnie de gentilshommes qui ne doit pas être confondue avec les troupes ordinaires* ».

D'ailleurs, comme l'écrivait M. de Maurepas le 13 juin 1735 :

> « Il est certain que les gardes du pavillon et de la marine, qui sont la même chose, doivent jouir des prérogatives des gardes du corps de Sa Majesté. Ils en font les fonctions à la mer près de la personne du roy et des fils et filles de France. L'ordonnance du 25 juin 1725 concernant l'état des officiers réformés, nomme expressément les gardes de la marine avec les gardes du roi, gendarmes, chevau-légers et mousquetaires. »

Comme corollaire à ces dispositions bienveillantes pour la situation des gardes, on donna des brevets de lieutenants de frégate, sans solde, à plusieurs d'entre eux, anciens de service, qui voulurent se retirer.

Les places étaient devenues de plus en plus recherchées. Beaucoup de familles nobles ayant plusieurs enfants, postulaient pour obtenir une et même

deux places de gardes, et on dut décider qu'on ne recevrait jamais deux frères au service dans les compagnies, en même temps[12]. Mais, pour satisfaire en partie à l'impatience de ceux qui attendaient des vacances, on admit des surnuméraires qui furent autorisés à suivre les écoles, en attendant leur nomination.

Ces écoles, où les cours étaient faits par des savants dont plusieurs sont restés célèbres, attiraient toujours la sollicitude du ministre et des officiers.

L'instruction des gardes était poussée avec soin et, pour la compléter, on leur fit remplir des emplois qui les initiaient aux nombreux détails de tous les services.

Trois gardes furent nommés aydes de port. Ils furent soumis directement aux intendants et ne purent être embarqués sans leur consentement par le commandant de la compagnie à laquelle ils comptaient toujours, restant sur les listes et états de payement[13].

Ces fonctions dispensaient ceux qui les remplissaient du service de la compagnie, mais les intendants devaient prévenir néanmoins leur commandant des demandes faites pour eux.

Chaque année un de ces aydes de port était détaché pour servir sur les vaisseaux. Ces emplois, d'abord fixes, furent donnés ensuite, par roulement, aux plus capables.

On employa aussi les gardes, tant du pavillon que de la marine, au service de l'infanterie, en qualité de garçons majors[14], sous les ordres du major. Après avoir servi dix-huit mois ou deux ans au plus, en cette qualité, ils étaient remplacés par d'autres de leurs camarades et rentraient à la compagnie. Les commandants des compagnies présentaient deux gardes, par port, pour ce service. En 1736, sur la proposition de M. de l'Estenduère, commissaire général de l'artillerie, on décida que les commandants en présenteraient un troisième pour le service de l'artillerie. Les gardes garçons majors précédaient et commandaient, dans le service de la majorité, les cadets employés aux mêmes fonctions[15].

Ce n'était pas dans les ports seulement que les gardes étaient employés au service de la majorité.

Ils remplissaient les mêmes fonctions dans les compagnies d'infanterie détachées en Amérique. On les employa aussi, comme officiers, sur les garde-côtes et, en cette qualité, ils recevaient, par jour, quatre rations pour la table

et douze livres de supplément de solde par mois, ce qui ne laissait pas que d'augmenter considérablement leurs ressources, la ration de la marine étant de huit sols et huit deniers.

En ce qui concernait l'instruction pratique qui leur était donnée sur les vaisseaux, pendant le cours des campagnes, le Conseil de marine, dès 1716, sur la proposition de MM. de Chavagnac et de Nogent, commandants de deux des compagnies, l'avait réglée d'une manière plus précise que ne le comportait l'ordonnance de 1689.

Chaque capitaine de vaisseau reçut, dans ses instructions, l'ordre de faire assembler les gardes servant sur son bâtiment à six heures et demie du matin, pour recevoir les leçons du pilote sur la navigation et la manière de lever le plan d'une rade dans les mouillages, de marquer les fonds et les roches qui sont sous l'eau. A midi, les gardes étaient rassemblés sur la dunette pour apprendre l'usage de l'arbalestrelle et du quartier anglais.

A trois heures après midi, le maître leur faisait connaître les manœuvres, la manière de réparer les accidents qui peuvent arriver à la mer et leur donnait une idée juste du détail du vaisseau.

Deux fois la semaine, le maître canonnier leur enseignait à parer une batterie pour le combat, à saisir le canon dans un coup de vent, et faisait commander tour à tour, par un garde, l'exercice du canon.

Un autre jour de la semaine, le maître charpentier les instruisait de la liaison des varangues avec les genoulx et les allonges, et de l'usage des vaigres obliques.

Le maître calfat leur donnait des leçons sur les pompes et sur la manière de raccommoder les coups de canon au-dessous de la flottaison.

Tous ces exercices et toutes ces leçons se faisaient en présence de l'officier des gardes, qui en rendait compte au capitaine de vaisseau et recevait ses ordres pour leur faire faire l'exercice du fusil et de la demi-pique, ainsi que pour leur apprendre à saluer et à marcher à la tête des troupes. La manœuvre était toujours commandée, à tour de rôle, par les gardes, sous la direction du capitaine en pied ou du second.

Au retour des campagnes, l'officier des gardes, commandant le détachement, rendait compte de leur conduite et de leur application au capitaine de la compagnie qui en informait le ministre par une liste apostillée qui demeurait secrète.

Tous les ans, une pareille liste était envoyée pour toute la compagnie, et sur cette liste étaient marqués, par colonnes, le nom de famille, le lieu de naissance, l'âge, la taille, la figure, l'ancienneté, les bonnes et mauvaises qualités, les campagnes des jeunes gentilshommes, et les occasions dans lesquelles ils s'étaient trouvés.

En janvier 1762, il fut décidé que les gardes ne seraient plus embarqués sur les frégates, *mais seulement sur les vaisseaux.*

A terre, les progrès de la science permettaient de développer les connaissances des futurs officiers. Le traité des évolutions navales de de Cheylus fut mis, dès 1728, entre leurs mains, et on perfectionna leurs leçons d'artillerie, en les faisant régulièrement tirer à la butte.

Cette recrudescence dans l'application exigée des gardes n'était pas toujours de leur goût, et l'obligation d'assister, matin et soir, aux écoles, ne laissait pas que de leur suggérer l'idée de s'en dispenser de temps à autre, en écrivant à leurs parents qu'ils étaient malades et les priant de solliciter pour eux des congés. De même, ils demandaient à entrer à l'hôpital où, bien traités, ils se reposaient quelques jours, abusant, pour obtenir d'y être envoyés, de la confiance de leur commandant.

Mais on coupa court à ces abus en décidant que l'intendant seul, ou le commissaire préposé à l'hôpital, en l'absence de l'intendant, aurait le droit de donner des ordres pour faire recevoir les gardes à l'hôpital[16]. Le commandant de la compagnie ne put que certifier la maladie et le besoin du malade d'être hospitalisé.

La diminution de l'effectif des compagnies, en mettant davantage les jeunes gens sous la main de leurs officiers, amena une amélioration dans leur conduite, et il y eut moins de cas d'indiscipline, toute proportion gardée, que lorsqu'ils étaient deux ou trois cents. Néanmoins le vieux levain fermentait toujours.

L'obligation d'être toujours en uniforme dans le port, en donnant aux officiers le moyen de reconnaître facilement leurs subordonnés, fut aussi un obstacle à une conduite extérieure trop déréglée. Ce port obligatoire de l'uniforme leur évita aussi de contracter des dettes pour acheter des habits galonnés, à l'envi les uns des autres, comme cela arrivait autrefois, et mit plus d'égalité entre ceux qui étaient riches et ceux qui ne l'étaient pas. Des jeunes gens de la plus haute noblesse avaient, en effet, été admis dans les gardes, qu'ils

quittaient parfois, au bout de peu de temps, étant nommés, d'emblée, à des grades élevés dans l'armée de terre, ainsi qu'à cette époque cela arrivait pour les grands seigneurs.

De jeunes étrangers, d'illustre origine, sollicitèrent aussi l'honneur de porter la casaque de garde-marine, et parmi ceux-là, on relève les noms de don José de los Rios de Fernan-Nuñez, nouveau garde-marine, en 1701, nommé capitaine de vaisseau en 1705, devenu, en 1715, général des galères d'Espagne, et celui de son frère, don Pedro, devenu amiral en Espagne.

En 1717, les gardes avaient reçu des camarades étrangers dont les mœurs sauvages ne furent pas pour eux d'un excellent exemple.

Vingt jeunes Moscovites de qualité furent nommés gardes de la marine et restèrent dans les compagnies jusqu'en 1723, époque à laquelle ces jeunes Russes retournèrent dans leur pays avec le brevet d'enseigne.

Voici ce que disait de ces étrangers le chevalier de Vatan, commandant de la compagnie de Toulon :

« Les jeunes gentilshommes moscovites sont assez polis avec les officiers et appliqués aux exercices, mais entre eux ils vivent très grossièrement. Ils se battent presque tous les jours à coups de sièges, de chandeliers, et ne terminent la querelle qu'en mettant le couteau à la main. Les suites sont à craindre, bien qu'ils soient traités avec beaucoup de douceur par MM. les officiers. »

Ces Moscovites faillirent se faire un mauvais parti avec les habitants. Un jour, l'un d'eux tua d'un coup de fusil un individu, par accident, prétendit-il. Mais la population irritée, menaçant de procéder contre les étrangers à une exécution sommaire, on fut obligé de les consigner chez eux, jusqu'à ce que l'effervescence populaire se fût calmée. On s'empressa de retirer les fusils à ces jeunes Russes « *qui n'avaient que la figure de l'homme, l'animal agissant seul en eux* ».

Une des causes les plus fréquentes des difficultés soulevées à chaque instant par les gardes, provenait du sentiment de fierté, éprouvé par ces jeunes gens, d'appartenir à un corps de gentilshommes, ce qui, dans leur esprit, et suivant d'ailleurs les préjugés de l'époque, leur donnait droit à des égards tout à fait particuliers.

Une des plus curieuses difficultés, suscitées par ce sentiment, fut celle qui s'éleva à propos de la canne que portait à la main le major, lorsque, pour

faire exécuter des manœuvres d'ensemble, il réunissait en bataillon les gardes, les bombardiers et les soldats, et pareillement à propos de celle que portaient aussi les aydes-majors, aux occasions de cérémonies où les gardes étaient joints aux troupes.

Le Conseil de marine dut écrire au commandeur Dally, à Toulon, la curieuse lettre suivante, datée du 7 février 1720 :

« La difficulté que les gardes du pavillon amiral et les gardes de la marine, à Toulon, ont fait d'obéir aux majors et aydes-majors s'il portaient une canne aux occasions de cérémonies ou d'exercices lorsque ces compagnies sont jointes aux troupes, a paru très mal fondée au conseil qui, pour la prévenir, a été bien ayse, monsieur, de vous expliquer ses intentions.

« C'est un ancien usage que les majors portent la canne en faisant leurs fonctions, c'est la marque et un attribut de leur charge, et lorsqu'ils font faire l'exercice, ils sont censés porter la parole pour le commandant. Des gentilshommes ne doivent pas s'imaginer que cette canne puisse être levée sur eux. Cette crainte semblerait leur faire tort et donner une espèce de titre contre leur naissance. Vous devez leur expliquer ces raisons et leur faire comprendre qu'il y va de leur honneur de ne pas insister sur cet article, et quant aux majors, le conseil désire qu'ils continuent à suivre l'usage qui a été pratiqué jusqu'à présent. »

En résumé, il faut constater, à la louange des gardes, qu'une certaine amélioration se produisit dans leur conduite dans les ports, et qu'on n'a plus à enregistrer de ces graves incidents que toute l'indulgence des officiers et l'esprit de corps ne parvenaient pas toujours à cacher au ministre et au roi.

L'époque brillante des grandes expéditions était passée et la marine royale française, négligée par Pontchartrain, sacrifiée par Fleury, était complètement ruinée.

Seuls, Dupleix et La Bourdonnais sauvèrent, dans les Indes orientales, l'honneur de la France. Nos forces navales ne se composaient plus que d'une quarantaine de vaisseaux de guerre dont la plupart étaient hors d'état de prendre la mer immédiatement.

Dans les ports de guerre, plus d'animation, plus de cette activité bruyante, autrefois si souvent renouvelée, plus de retours triomphants après une brillante campagne, plus d'exubérance, parfois trop joyeuse, après les dangers courus et les périls affrontés.

Tout semblait mort. Une seule fois, à Minorque, la victoire de La Galissonnière jeta sur notre pavillon un dernier éclat. Mais ce qui restait de nos flottes ne tarda pas à disparaître.

Les officiers cependant travaillaient sans se décourager. Confiants malgré tout dans l'avenir, ils augmentaient sans cesse le trésor de leurs connaissances, grandement aidés dans cette tâche patriotique par l'académie de marine, fondée à Brest, en 1752, et dont les travaux élargissaient de jour en jour le champ des connaissances et des progrès de la science navale.

Les gardes imitaient les officiers et, en 1754, dans la séance de l'académie du 9 mai, on vit un simple garde, Thiersanville, que l'infériorité de son grade empêchait d'être membre de l'académie, discuter avec le vicomte de Roquefeuille, capitaine de vaisseau, sur une question de manœuvre, et être admis, peu après, comme membre de la société, à cause du mérite de son mémoire.

Ces jeunes gentilshommes, pleins d'ardeur contenue, montrèrent, quelques années plus tard, ce qu'on pouvait attendre d'eux et relièrent honorablement l'histoire héroïque de leurs aînés à celle si brillante que leurs cadets, sous le règne suivant, devaient inscrire dans les annales glorieuses de la marine française.





CHAPITRE VIII

LA COMPAGNIE DES GARDES DE L'ÉTENDART RÉAL DES GALÈRES DE 1670 A 1748



Le 27 septembre 1748, une ordonnance royale réunissait le corps de la marine des galères à celui de la marine des vaisseaux.

Par cela même, se trouva supprimée la compagnie des gardes de l'Étendart Réal des galères, dont les membres, jusqu'au grade d'officier major, furent répartis dans les compagnies de gardes du pavillon ou de la marine.

L'institution qui disparaissait avait été créée le 22 avril 1670, sur le modèle de la première compagnie des gardes de la marine, pour servir auprès de la personne du général des galères, qui était, à cette époque, M. le comte de Vivonne.

Cependant, l'ordonnance de création rendue, quelques hésitations se manifestèrent dans l'esprit du roi, ainsi qu'en témoigne la lettre suivante qu'adressait à Colbert, le 17 mai 1670, le général des galères :

« J'ay vû par une lettre que M. Duthé m'a escrit depuis que je suis icy, tout ce que vous avez eu la bonté de luy dire sur le suiet de la compagnie des gardes que le

Roy m'a faict la grâce de m'accorder. Le jour que Sa Majesté partit pour Flandres, Elle me fit l'honneur de me témoigner expressement qu'Elle voulait que cette compagnie fust sur le même pied auprès de son Estendard Royal que celle qu'Elle avait establie auprès de son pavillon amiral, qu'elle portât mesme ses couleurs et que le capitaine et les officiers qui la commanderoient fussent du corps de la marine, et que pour cela le premier aurait un brevet de capitaine de galère outre sa commission.

« Si Sa Majesté a depuis changé de sentiment, je n'ay qu'à m'y conformer avec toute la soumission que ie dois, mais si elle s'estoit oubliée de vous en parler comme il y a quelque apparence, vous voulez bien, Monsieur, que ie ne perde pas l'espérance de voir effectuer par vostre soing et vos bons offices une faveur qui ne peut que tourner au bien de son service. La grâce que ie vous demande donc, Monsieur, est que vous ayez la bonté de sçavoir la dessus son intention, et de me le faire connoistre afin qu'on ne l'en importune pas davantage ny vous non plus. »

Les hésitations du roi, sans doute amenées par la jalousie de quelques grands seigneurs contre Vivonne, cessèrent toutefois, et ce dernier fut autorisé à constituer sa compagnie qui comprit : 1 capitaine, 1 lieutenant, 1 enseigne, 1 maréchal des logis, 2 brigadiers, 2 sous-brigadiers et 36 gardes.

Le commandeur de Pézenas fut, par commission du roi, nommé capitaine de la nouvelle compagnie, dont l'entretenement fut fixé à 20,400 livres par an, et dont les gardes furent habillés d'abord aux couleurs du roi. « *Casaques bleuës, garnies de galons et boutons d'or avec des chiffres en broderies, avec le fer ou grappin des galères* », dit le passeport accordé au commandeur de Pézenas, pour transporter lesdites casaques de Paris à Marseille[1].

Il fut décidé que le recrutement des officiers de galères se ferait exclusivement au moyen des nouveaux gardes que M. de Vivonne s'occupa aussitôt de faire instruire.

« J'espère, écrivait-il à Colbert, en faire une quantité de bons officiers pour la mer et pour la terre. La compagnie est composée d'officiers réformés et de gentilshommes. Pour le maniement des armes, j'ose avancer qu'ils le possèdent aussi bien que les mousquetaires de Sa Majesté. Mais je ne me contente pas de cela. Je veux qu'ils se rendent ingénieurs, en même temps que navigateurs. Je leur entretiens, pour cet effet chez moi, un maître de mathématiques qui leur montre les hauteurs et les fortifications, et je n'oublierai rien de ce qui sera nécessaire pour les former, afin de faire voir à Sa Majesté que le dessein que je me suis proposé en lui demandant cette compagnie, a plus été pour son service que pour l'honneur de ma charge ou ma satisfaction particulière[2]. »

M. de Vivonne ne cessa de s'occuper de ses gardes et, dès l'année suivante, le 22 mars, il en proposa trois pour sous-lieutenants de galères.

Au début de l'institution, il y eut quelques tiraillements au sujet de l'administration et du payement de la solde de la nouvelle compagnie qui ne figurait pas sur l'état général annuel des galères. Le commis du trésorier refusa, en conséquence, de payer les officiers et les gardes. On répara l'omission et, à l'avenir, la solde fut expédiée par un état particulier.

Moins nombreux et plus surveillés que les gardes de la marine, les gardes de l'étendart, ne donnèrent pas lieu aux mêmes plaintes et ne furent pas licenciés comme eux en 1671.

Au fur et à mesure que l'institution vieillit, elle fut de plus en plus l'objet de la sollicitude des officiers de galères, dont la plupart faisaient entrer leurs fils dans cette compagnie, les emmenant ensuite dans leurs campagnes et les ayant ainsi, presque constamment, sous les yeux. Les gardes qui n'étaient pas fils ou parents d'officiers de galères appartinrent presque en totalité à la noblessse de Provence ou du Languedoc.

Il ne fut point fait, tout d'abord, de règlement spécial pour les gardes de l'étendart, et on leur appliqua simplement les prescriptions édictées pour leurs camarades de la marine des vaisseaux. (*Ordonnance du* 11 *octobre* 1691.)

Les officiers et les gardes étaient nommés directement par le général des galères, et leurs lettres leur étaient délivrées dans la forme de la lettre suivante, l'énonciation seule des titres du général variant avec le personnage qui remplissait la charge :

« Louis de Vendosme, comte de Dreux, duc de Vendosme, de Mercœur et d'Estampes, prince d'Anet et de Martigues, pair et général des galères de France, gouverneur pour Sa Majesté en Provence, cy devant vice roy et capitaine général en Catalogne, général des armées de Sa Majesté en Flandres, conseiller au conseil supérieur d'État de guerre de Sa Majesté catholique et chevalier de la Toison d'Or :

« Aïant esté informé de la naissance, bonne vie et mœurs du Sr ***, de sa suffisance, capacité et expérience au fait des armes et voulant choisir des personnes capables pour bien servir Sa Majesté, Nous l'avons nommé pour estre dans la compagnie des Gardes de l'Etendart Royal des Galères.

« Mandons au Sr de Cotron, capitaine de la dicte compagnie de le reconnaitre et de le faire jouir des honneurs, appointements et prérogatives attachez à la ditte qualité.

« En foy de quoy Nous avons signé ces présentes de notre main et les avons fait sceller du sceau de nos armes et contresigné par le Secrétaire général des Galères.

« Fait à Anet le 18 avril 1708.

« *Signé* : LOUIS DE BOURBON.

« Par Monseigneur.

« CAPISTRON.

« Enregistré au Controlle des Galères par Nous, Conseiller du Roy, Commissaire et Controlleur d'Icelles.

« A Marseille, le 15 juin 1708,

« BLON DE GIOVANCOURT. »

En 1697, l' « Ordonnance sur les Rangs entre les troupes de terre et celles de mer » (10 novembre) régla le rang des officiers de la compagnie.

Le capitaine eut rang de colonel d'infanterie; le lieutenant, de capitaine; l'enseigne, de lieutenant; le maréchal des logis, les brigadiers et les sous-brigadiers, d'enseigne.

En 1713, une autre ordonnance datée du 22 janvier, fixa le rang de ces officiers au regard du corps des galères.

Le capitaine eut rang de capitaine de galère; le lieutenant, rang de lieutenant de galère; l'enseigne, de sous-lieutenant; le maréchal des logis, d'enseigne.

Le roi s'était réservé, dès 1712, la nomination des officiers et des gardes[1].

L'ordonnance à ce sujet, en date du 20 septembre, est ainsi conçue :

« De Par le Roy,

« Sa Majesté aiant reconnu que rien n'a plus contribué à la bonne discipline qui s'observe dans les compagnies des Gardes de la marine, que le soin qu'Elle a pris de les choisir et de nommer des officiers propres pour les commander et veiller à leur conduite, en les rendant assidus aux Revues et aux Écoles qu'Elle entretient dans ses ports pour les instruire et les former dans tous les exercices qui conviennent à ces jeunes gentilshommes destinez pour servir ensuite d'officiers sur ses vaisseaux, et voulant Sa Majesté établir le même ordre et la même discipline dans la compagnie des gardes de l'Etendart Réal des Galères, pour rendre uniforme autant qu'il se

pour le service des deux corps. Elle s'est réservé et se réserve à l'avenir la nomination du capitaine, du lieutenant, de l'enseigne et des autres officiers subalternes de ladite compagnie. Veut de plus et entend Sa Majesté qu'aucun Garde n'y soit reçu que par ses ordres, que les officiers majors les présentent aux quatre revues qui se font par mois dans le port devant l'Intendant et le Commissaire préposé, et les obligent de se trouver aux Écoles et Exercices ordonnés pour leur instruction.... »

Comme corollaire de cette ordonnance les lettres de Garde de l'étendart furent, à l'avenir, ainsi libellées :

« De par le Roy :

« Sur la présentation qui a esté faicte par le sieur N..., général des galères, de X..., pour servir dans la Compagnie des Gardes de l'Étendart Réal des Galères, à Marseille, Sa Majesté l'a agréé et mande au Commandant et autres officiers de ladite Compagnie d'y recevoir le sieur X...

« Fait à Versailles, le...

« *Signé* : LOUIS.

PHELYPEAUX.

« Enregistré au Contrôlle Général des galères
« par Nous, conseiller du Roy,
« commissaire et contrôleur à Marseille.

« Le... *Signé* : XXX. »

En 1714, les instructions suivantes furent adressées au général des galères et au commandant de la compagnie des gardes de l'étendart, pour servir de règlement à ces jeunes gens.

Article premier. — Les gardes doivent estimer, respecter et aimer leurs officiers, et ils doivent se prévenir que pour savoir bien commander, il faut avoir appris à bien obéir.

Art 2. — Ils doivent être propres, faire de la dépense selon qu'il leur convient et être capables d'une ambition réglée et bien entendue.

Art. 3. — Il faut qu'ils vivent honnêtement les uns avec les autres, sans querelles ni discours offensants, et que leur politesse les fasse recevoir dans les meilleures compagnies.

Art. 4. — S'il arrive quelque querelle entre les gardes, ceux de leurs camarades qui le sauront ou qui auront été présents en avertiront leurs officiers pour y remédier.

à peine d'être punis sévèrement; ils ne quitteront les parties qu'après avoir laissé passer les premiers mouvements et, s'ils sont leurs anciens, ils leur imposeront les arrêts s'ils le jugent nécessaire pour prévenir les suites.

Art. 5. — Ils doivent fuir avec soin les mauvais lieux, les méchantes compagnies, se garantir de tous vices et s'abstenir, sur toutes choses et sous de très graves peines, de jurer le Saint Nom de Dieu.

Art. 6. — Il est de l'honnêteté et de leur devoir de visiter souvent leurs officiers et de vivre si poliment avec tous ceux des galères qu'ils en soient reçus partout avec plaisir.

Art. 7. — Dans les jours de revue et d'exercice, ils doivent paraître sous les armes avec toute la propreté qui dépendra d'eux, et toujours avec l'habit d'ordonnance.

Art. 8. — L'officier de brigade qui sera de semaine verra monter la parade au garde qui a l'honneur de servir en qualité d'officier, et passera quelquefois sur le port, à des heures non marquées, pour observer si ledit garde est assidu à son poste, afin d'en avertir le commandant.

Art. 9. — Le capitaine ou l'officier commandant la compagnie fera fournir à l'arrivée du Général des galères une garde d'un détachement de la compagnie, commandé par un brigadier.

Art. 10. — La compagnie marchera tout entière aux enterrements des officiers généraux et de leurs camarades.

Art. 11. — Il sera pris journellement, et à tour de rôle, un garde de la compagnie qui se tiendra le plus qu'il se pourra auprès du capitaine ou de celui qui commandera en son absence pour être comme d'ordonnance et aller prendre l'ordre pour le porter ensuite au capitaine et aux officiers majors de la compagnie.

Art. 12. — L'officier chargé de la salle d'armes est responsable de tout son contenu; il aura soin qu'aucun garde se serve des armes d'un autre, que chacun entretienne sa baïonnette, son fusil, son gargousier, etc., en bon état, et si on ne lui remet pas le tout de même en lui remettant la clé de ladite salle, il en avertira le commandant de la compagnie, afin qu'il puisse charger des choses égarées celui qui les aura laissé égarer.

Art. 13. — Les brigadiers et les sous-brigadiers visiteront exactement les armes des gardes; ils observeront leur conduite chez leurs hôtes et s'informeront d'eux s'ils jurent ou boivent avec excès, ou s'ils commettent quelques désordres.

Art. 14. — La prison sera imposée aux gardes sur toute plainte portée contre eux d'un fait arrivé après la retraite, quand ce ne serait que sur le principe d'avoir manqué d'être retirés chez eux à l'heure prescrite par l'ordonnance, qui est immédiatement à huit heures l'hiver et dix heures en été.

Art. 15. — Il sera retenu aux gardes qui manqueront à leurs exercices journaliers le tiers de leur paye ordinaire pendant un mois.

Art. 16. — Les gardes doivent laisser dans les tiroirs des maîtres leurs cahiers d'hydrographie, de construction, d'arithmétique, de dessin, etc.; leur nom sur leurs cahiers.

Art. 17. — La compagnie ou une partie d'icelle, se trouvant de garde ou en quelque poste, doit prendre les armes et battre aux champs lorsque le Général passe.

Art. 18. — Pour le lieutenant général commandant dans le port, on fera un simple appel de deux ou trois coups de baguettes, en prenant pareillement les armes.

Art. 19. — Pour le chef d'escadre commandant dans le port, la sentinelle avertira. On prendra les armes seulement et on se mettra en haie.

Art. 20. — Pour un capitaine qui se trouvera commandant dans le port, on se mettra seulement en haie avec les épées.

Art. 21. — Ces marques d'honneur ne seront rendues qu'au *seul* officier qui commandera en chef, bien qu'il s'en trouve d'autres d'égale dignité.

Art. 22. — Le maitre d'hydrographie divisera ses escoliers en différentes classes pour régler leurs leçons suivant leurs dispositions et leurs capacités. Et à l'égard de ceux qui auront plus d'ouverture d'esprit et d'inclination pour apprendre, les maîtres prendront une heure particulière pour leur enseigner.

Art 23. — Les brigadiers et sous-brigadiers, en entrant aux écoles, feront l'appel de leurs brigades. Ils auront soin d'y faire observer le silence et prendront garde que chacun y travaille à son tour. Ils mettront une sentinelle à la porte des écoles pour empêcher qu'aucun n'en sorte sans congé de l'officier qui commandera en chef.

Art. 24. — Il est défendu aux gardes de s'éloigner de plus d'un quart de lieue du port, et de porter des fusils à la campagne, à peine de vingt-quatre heures de prison pour la première fois et de cassation en cas de récidive.

Art. 25. — Les gardes ne pourront quitter le service sans en avoir obtenu la permission, à peine d'être mis au conseil de guerre, pour y être jugés comme déserteurs.

Art. 26. — Ceux qui, ayant obtenu des congés ne se rendront pas à leur département au terme desdits congés, seront mis en prison, où ils seront détenus, sans recevoir de so'de, autant de jours qu'ils auront été absents après le terme de leur congé.

Art. 27. — Les gardes ne pourront sortir du bâtiment sur lequel ils serviront sans la permission de leurs officiers, quand même ils l'auraient obtenue de ceux du bâtiment, et ils coucheront toujours à bord, à peine de cinq jours de prison.

Art. 28. — Les gardes seront reçus sur le certificat du médecin ou du chirurgien réal du port dans les hôpitaux du roy, et il sera fait une juste estimation, pour leur être retenue sur leur solde, de la dépense à quoi monteront les rations qui leur seront fournies.

Art. 29. — Le médecin entretenu dans le port visitera et assistera dans leurs maisons les gardes lorsqu'ils seront malades. Il en sera de même pour le chirurgien réal.

Art. 30. — Les maitres se rendront assidûment aux écoles et exercices tous les jours aux heures prescrites, à peine d'être privés d'un mois de leurs appointements à chaque fois qu'ils manqueront.

A ce règlement vint s'ajouter, le 7 septembre 1716, une ordonnance concernant la discipline et la disposition de la compagnie. Nous donnons pareillement en entier le texte de cette ordonnance, qui régit la compagnie des gardes de l'étendart jusqu'à sa disparition et qui, avec le règlement précédent, permet de se rendre un compte exact de sa vie intérieure à bord et dans le port.

La compagnie, disait l'article premier, restera composée comme elle est des officiers majors ci-après :

Un capitaine qui sera payé à 3,600 livres par an.
Un lieutenant — 1,800 —
Un enseigne — 1,200 —
Un maréchal des logis qui sera payé 800 livres par an.

Et de cinquante gardes, compris les officiers subalternes, savoir :

Deux brigadiers à 540 livres chacun par an.
Deux sous-brigadiers à 420 — —
Quarante-six gardes à 324 — —
Plus : Deux tambours à 180 — —

II

Tous les officiers, tant majors que subalternes, et les gardes seront présentés par le Général des galères à Sa Majesté qui leur fera expédier des commissions, brevets ou ordres.

III

L'article 3 réglait le rang des officiers, conformément à l'ordonnance du 22 janvier 1713, citée plus haut.

IV

Lorsque le général ira à la mer, il fera embarquer sur sa galère tel nombre de gardes qu'il voudra, lesquels seront de garde à la porte de sa chambre. Il fera embarquer les autres sur les galères qu'il jugera à propos.

V

Quand, en l'absence du général, un lieutenant général commandera à la mer, il pourra prendre sur sa galère *six* gardes de l'étendart avec le maréchal des logis, et le chef d'escadre pourra en prendre *trois*. Il en sera distribué sur chacune des autres galères et ils feront partout régulièrement le quart, pour se rendre capables de devenir officiers.

VI

Il leur sera fourni à la mer une ration et demie, outre leur solde ordinaire.

(Cette ration [illegible] [illegible] *14 sols.)*

VII

Quand le général sera à terre, la compagnie fera garde auprès de sa personne.

VIII

Le capitaine de la compagnie pourra demeurer partout où sera le général, par son ordre; il sera payé comme présent dans le port.

IX

Les officiers majors continueront de la tenir dans la même discipline et dans l'exacte pratique de ce qui est déjà établi, tant pour les écoles que pour les autres exercices.

X

Cette compagnie sera assujettie aux revues qui se font dans le port, et le payement des appointements ou solde des officiers et gardes sera ordonné par les états ou ordonnances qui seront, pour cet effet, expédiés.

Les leçons furent données aux gardes de l'étendart dans la même forme et sur les mêmes matières qu'il fut prescrit pour les gardes de la marine, d'abord par des maîtres laïques, puis par les jésuites lorsque ceux-ci concentrèrent dans leurs mains tout l'enseignement.

Un état de dépense pour l'année 1732 indique que les gardes de l'étendart avaient un aumônier payé 40 livres par mois, un maître de mathématiques payé 66 livres, un professeur d'hydrographie à 50 livres, un maître d'escrime et un maître de danse payés chacun 60 livres. Ces gardes firent contraste, par leur conduite et par leur application, avec leurs camarades de Toulon, malgré les relations fréquentes que la proximité de Marseille et de Toulon amenait entre les deux villes.

Voici ce qu'écrivait à leur sujet, en 1720, l'intendant de Marseille :

« *M. le chevalier de Rancé et les autres officiers supérieurs se louent extrêmement de l'ardeur avec laquelle les gardes de l'étendart se portent à tout ce que* [illegible] *On peut assurer à Son Altesse Royale* (le Régent) *que la compagnie, qui* [illegible] *à trente gardes par la dernière réforme* (ordonnance du 1er juin 171[illegible]), [illegible]-

posée de sujets excellents et très propres à devenir bons officiers, tous enfans du corps ou de condition distinguée. »

Il ne faudrait pas croire, cependant, que la compagnie, bien que renfermant dans son sein constamment plusieurs chevaliers de Malte allant faire leurs caravanes et revenant ensuite prendre place dans le rang, fût un modèle absolu de sagesse, de continence, de retenue et de discipline.

Loin de là, mais pour l'époque et à côté des exploits des gardes de la marine, les quelques fredaines de ceux de l'étendart paraissaient excusables, bien que, pour la facilité à mettre flamberge au vent, ils ne cédassent en rien à leurs camarades de la marine des vaisseaux, se battant entre eux et quelquefois même, provoquant leurs chefs et tirant l'épée contre eux, ainsi que le fit, en 1713, M. de Bombenes, qui tua en duel un enseigne de galères.

Le petit effectif de la compagnie permettait aux officiers d'avoir leurs hommes toujours sous la main, en même temps qu'il rendait les places si difficiles à obtenir qu'en 1716, pour faire une vacance, un inconnu ne craignit pas d'envoyer au conseil de marine une lettre signée du nom d'un garde en fonctions, par laquelle celui-ci demandait son congé absolu afin d'aller, disait la lettre, se faire pourvoir d'une charge dont il venait d'hériter.

Le conseil accorda le congé et l'envoya au postulant, dont rien n'égala la stupéfaction en recevant un congé dont le besoin pour lui n'était pas plus réel que l'héritage, et qui fut obligé de demander sa réintégration sur le rôle de la compagnie.

Les galères formant un corps spécial et dans lequel l'esprit de corps était au moins aussi développé que dans celui des vaisseaux, toutes les nominations et réceptions donnaient lieu à un cérémonial strictement réglé, et auquel on ne dérogeait jamais.

La réception du capitaine de la compagnie des gardes de l'étendart réal des galères avait lieu avec solennité.

Voici la relation de ce qui se passa lors de la réception de M. le chevalier de la Farre-Lopis, nommé le 8 septembre 1733 :

« Messieurs les officiers généraux, capitaines et officiers, ayant été avertis de cette réception, se rendirent sur la *Réale*, qui était parée en la manière ordinaire. Le corps de garde composé de quarante hommes, par l'augmentation de douze hommes qu'on y avait mis, était sous les armes avec un officier

de garde à la tête. Il était placé le long des filarets à proue, à la queue de la compagnie des gardes de l'étendart, que l'on avait assemblée à cet effet et qui était venue en ordre, au nombre de seize, avec leurs habits uniformes neufs, conduits par leur lieutenant, leur enseigne et leur maréchal des logis.

« Ils bordaient la haie et étaient partagés ainsi que les soldats le long des filarets depuis l'espale, les armes sur l'épaule, et un des gardes étant de faction à l'étendart.

« M. le comte de Roannès (général des galères) s'étant rendu vers les dix heures devant cette galère, y monta suivi d'un grand cortège d'officiers tant d'épée que de plume.

« Un des officiers lui donna la main sur l'eschelle. M. de la Bouvernelle, commandant de la garde, le reçut et le fit saluer deux fois de la voix.

« Le tambour de la compagnie des gardes de l'étendart rappela ainsi que ceux du corps de garde, et les saluts de la voix furent faits en la manière accoutumée pour M. de Montvelier de Charladet, chef d'escadre, M. Ranche, commissaire-général ordinaire ; MM. les capitaines et inspecteurs des troupes ; MM. les capitaines, lieutenants et commissaires ordinaires.

« M. le chevalier de la Farre-Lopis ayant remis sa commission du roi, avec l'attache du général à M. de Fournier, ce major en fit la lecture dans la poupe en présence de M. le comte de Roannès et de tous les officiers.

« Ensuite il monta sur le tabernacle, ayant M. de la Farre à sa droite, fit battre un ban aux tambours et s'étant découvert, il dit : « De par le « Roy, messieurs les officiers et gardes de l'étendart, capitaines d'armes, « sergents, caporaux, soldats, bas officiers, gens d'équipage et chiourmes, « vous reconnaîtrez M. le chevalier de la Farre pour capitaine de galère et « lui obéirez en tout ce qu'il vous commandera pour le service du Roy. »

« Cette cérémonie faite, M. le comte de Roannès étant sorti de la galère, la compagnie des gardes de l'étendart se retira à ses salles dans le même ordre qu'elle était venue. »

Lorsque le général des galères montait sur la Réale, la compagnie des gardes de l'étendart était toujours sous les armes, moitié à gauche, moitié à droite des filarets, et le capitaine saluait le général de l'esponton.

Les gardes de l'étendart ne le cédèrent en rien, en fait de courage, à leurs camarades de la marine des vaisseaux, et, dans toutes les campagnes de mer ou de terre auxquelles ils prirent part sous le règne de Louis XIV, ils

montrèrent de brillantes qualités, soit en 1706, au siège de Barcelone, soit en 1708, aux Dunes, où une escadre de six galères attaqua la flotte anglaise et lui prit un bâtiment, soit encore en 1709, à Messine, où les gardes se distinguèrent lors de l'entreprise des troupes des galères de Ponant contre cette ville.

L'année suivante, les troupes des galères firent campagne contre Ypres et les villes de Flandre circonvoisines. Là aussi on n'eut qu'à se louer des gardes détachés avec ces troupes.

Comme leurs camarades des vaisseaux, les gardes de l'étendart eurent à souffrir de la misère générale qui marqua les dernières années du règne de Louis XIV. On ne les payait plus, et, en 1715, leur commandant représentait que ses gardes étaient dans le plus grand besoin, les aubergistes ne voulant plus les nourrir « *quoiqu'ils les flattent d'un paiement prochain* ». Les salles où ils faisaient les exercices étaient si humides qu'il n'y en avait aucun qui n'en eût été incommodé, et il n'y avait pas moyen d'obtenir du bois des fournisseurs. Les maîtres partageaient le sort commun, et comme l'écrivait, le 7 avril 1716, au conseil de marine le capitaine de la compagnie, ils se trouvaient réduits à la dernière misère. A cette date, ils n'avaient pas été payés depuis *neuf* mois!

M. du Chastelier, pour empêcher que les gardes ne souffrissent par trop, fut obligé d'engager sa signature afin de se procurer quelques fonds à leur distribuer.

Toutefois, plus heureux que les gardes-marine, ceux de l'étendart tiraient quelques ressources de leurs parents, officiers de galères ou gentilshommes des pays voisins, mais que dire des tambours, pauvres diables qui, en mars 1716, n'avaient pas reçu un sol depuis huit mois, n'ayant aucun secours à attendre de qui que ce fût, et qui, pour vivre, se trouvèrent réduits à implorer la charité des passants, et seraient littéralement morts d'inanition sans M. du Chastelier qui vint à leur aide.

Peu à peu, cependant, la situation s'améliora puis redevint normale, et, en 1720, le 18 avril, la compagnie, plus brillante que jamais, en uniformes tout battant neufs, après avoir accompagné à la cathédrale, où l'évêque le bénit, l'étendart Réal neuf des galères, partit sur l'escadre, à la rencontre de la princesse de Modène qui se rendait en France, et lui fit escorte jusqu'à Marseille.

Moins de deux ans plus tard, Marseille était en proie au terrible fléau de la peste, et plusieurs gardes furent au nombre des victimes, malgré la précaution qu'on avait prise de les consigner dans l'enceinte de l'arsenal.

Les écoles furent suspendues et, le fléau disparu, il fallut reconstituer la compagnie réduite à *dix* gardes!

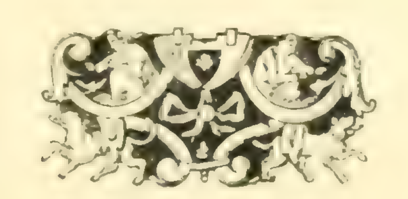
Le 1er mai 1722, seize gardes nouveaux furent nommés, mais dix seulement qui habitaient dans le voisinage de Marseille purent se rendre dans cette ville. Les autres, la peste ayant fait une nouvelle apparition, trouvèrent les routes barrées et durent attendre que l'accès de la région contaminée fût redevenu libre.

Sous le règne de Louis XV, le rôle des galères devint de moins en moins important.

En 1728, l'uniforme de la compagnie, jusqu'alors *bleu*, fut modifié (5 juillet 1728). Il se composa désormais d'un habit de drap écarlate, veste et culotte de même drap, doublure de même couleur, sauf celle de la veste qui était blanche. L'habit sans collet, la manche en botte, parements de velours noir, les poches en long. La veste demi croisée avec des boutons des deux côtés. Les boutons de l'habit et de la veste en bois recouvert de cuivre surdoré. Le chapeau demi-castor bordé d'or. Le plumet, la cocarde et les bas blancs.

Comme nous l'avons dit, au début de ce chapitre, la compagnie fut supprimée le 27 septembre 1748, et les gardes versés dans les compagnies des gardes de la marine et du pavillon.

Elle avait subsisté soixante-dix-huit ans, cinq mois et six jours.





CHAPITRE IX

LES GARDES DE 1763 A 177[illegible]



APRÈS le désastreux traité de Paris (1763), l'Angleterre restait sans rivale sur les mers, nos flottes ayant été anéanties.

Cependant, Choiseul, arrivé au pouvoir au milieu de la guerre de Sept ans, fit de louables efforts pour relever notre marine, dont les officiers, au lieu de se laisser aller au découragement, s'adonnèrent à l'étude et la maintinrent, sous le rapport de la qualité, au niveau des marines rivales.

L'institution des Gardes fut l'objet de la sollicitude particulière du ministre qui, en 1673, nomma Bezout examinateur de la marine et lui demanda de composer un cours de mathématiques renfermant, en six volumes, dont un consacré à l'astronomie et à la navigation, l'ensemble des connaissances que devaient posséder les gardes pour devenir enseignes de vaisseaux.

En 1764, une ordonnance datée du 14 septembre, reconstitua les compagnies des gardes de la marine et du pavillon, en les ramenant chacune à quatre-vingts gardes, plus trois hautbois et deux tambours pour celles des gardes de la marine. Ces dernières furent commandées par un capitaine de vaisseau ayant pour lieutenant en premier un capitaine de frégate, pour lieutenants en second deux lieutenants de vaisseau et pour chefs de brigade deux autres lieutenants de vaisseau. Huit enseignes de vaisseau, dont quatre servirent de brigadiers

et les quatre autres de sous-brigadiers complétèrent le cadre d'officiers de chaque compagnie.

Ces officiers, outre la solde de leur grade dans la marine, jouirent d'un supplément annuel d'appointements ainsi réglé :

Le capitaine de vaisseau :	2,400 livres	
Le capitaine de frégate :	1,000 —	
Les lieutenants en second :	600 —	chacun
Les chefs de brigade :	400 —	—
Les brigadiers :	300 —	—
Les sous-brigadiers :	200 —	

Ce supplément cessait avec la fonction. Quant aux simples gardes, ils continuèrent à être payés, chacun, sur le pied de 360 livres par an.

Les hautbois recevaient annuellement 480 livres et les tambours 288.

Le roi se réserva, comme par le passé, le choix des gardes, dont l'âge d'admission fut abaissé à quatorze ans, et qui durent toujours, à leur arrivée dans le port, présenter au commandant de leur compagnie des preuves authentiques de noblesse et leur extrait baptistère dûment légalisé.

Si quelque sujet avait une difformité corporelle quelconque, le commandant devait suspendre sa réception et en référer au ministre.

Il fut spécifié que, lors de la nomination aux places vacantes, le roi aurait particulièrement égard aux jeunes gentilshommes, ayant déjà fait campagne de volontaire sur ses vaisseaux, ou même sur des bâtiments de particuliers, ce qui dut être constaté par des certificats des capitaines de ces vaisseaux et des commissaires chargés du détail de classes, portant le lieu et la durée de chaque campagne.

Pour les nominations de gardes, la préférence fut accordée, à mérite égal, aux enfants des officiers de marine, et, afin de leur procurer les moyens de se rendre dignes de cette préférence, le roi autorisa les commandants de ses vaisseaux à embarquer avec eux leurs fils et leurs propres neveux, à l'âge de douze à treize ans.

Le rang d'ancienneté des gardes fut maintenu de la date de l'enregistrement au contrôle de leurs certificats qui furent considérés comme nuls s'ils n'avaient pas été présentés quatre mois après le jour dont ils étaient datés. Lorsque plusieurs nouveaux admis se présentaient, le même jour, dans leur

département, ils durent tirer au sort, devant le commandant de la compagnie, pour décider de l'ordre de l'enregistrement au contrôle de leur certificat et par suite de leur ancienneté.

Si les gardes de différents départements se trouvaient enregistrés le même jour, ils prenaient rang entre eux, sur la liste générale, d'après celui que le roi leur avait donné sur la liste de promotion.

Gardes du Pavillon.

La compagnie des gardes du pavillon-amiral fut reconstituée sur le même modèle que celle des gardes de la marine.

Elle eut :

Un capitaine payé à raison de	6,000	livres par an	
Un lieutenant en premier à	3,000	—	
Deux lieutenants en second à	2,000	—	chacun
Deux chefs de brigade à	2,000	—	—
Quatre brigadiers à	1,100	—	
Quatre sous-brigadiers à	1,000	—	—
Quatre-vingts gardes à	432	—	—
Deux tambours à	288	—	—

Il fut spécifié de nouveau que les gardes du pavillon seraient exclusivement tirés des gardes de la marine.

Le rang des officiers fut ainsi établi :

Le capitaine eut rang de capitaine de vaisseau ;
Le lieutenant en premier eut rang de capitaine de frégate ;
Les lieutenants en second eurent rang de lieutenants de vaisseau ;
Les brigadiers et les sous-brigadiers eurent rang d'enseignes de vaisseau.

Et s'ils avaient déjà le même grade ou un grade supérieur avant d'être choisis pour officiers de la compagnie, ils en conservaient le rang et l'ancienneté.

Les officiers et les gardes de la compagnie durent être présentés au roi par l'amiral, et les officiers devaient avoir, pour être nommés aux divers em-

plois, le temps de service exigé pour acquérir les grades dont ces emplois donnaient rang.

L'ordonnance rééditait les prescriptions relatives au partage de la compagnie en deux détachements d'égale force, l'un pour Toulon, l'autre pour Brest, la faculté pour le capitaine de demeurer partout où serait l'amiral, et les règlements relatifs au rang d'ancienneté entre les gardes du pavillon et de la marine, du jour de la date de leur certificat de garde-marine.

Au point de vue des honneurs à rendre aux officiers généraux la compagnie des gardes du pavillon en entier dut monter la garde dans l'appartement de l'amiral dans le port.

Dans le cas où le nombre des gardes du pavillon serait insuffisant pour ce service, il dut être complété par des gardes de la marine.

L'amiral absent, la garde d'un vice-amiral, maréchal de France était composée de quinze gardes du pavillon, commandés par un officier, et s'il y avait dans le port plusieurs vice-amiraux, maréchaux de France, le plus ancien *seul* avait droit à cette garde.

Lorsque les gardes du pavillon montaient la garde dans l'appartement de l'amiral ou d'un vice-amiral, ils ne devaient prendre les armes que pour les princes du sang, les légitimés de France, les maréchaux de France, les vice-amiraux et le commandant de la compagnie.

Pour les lieutenants généraux, la sentinelle frappait seulement trois fois du talon et deux fois pour les chefs d'escadre.

Les prescriptions suivantes s'appliquaient aux gardes de la marine comme à ceux du pavillon.

Dans le cas de la réunion des deux compagnies, les gardes du pavillon prenaient la droite, mais le détachement était commandé par l'officier supérieur en grade, ou, à égalité de grade, par le plus ancien de l'une ou de l'autre compagnie.

Les officiers des deux compagnies avaient indistinctement le droit de réprimer les gardes qui se trouveraient en faute, sauf à en rendre compte au commandant de la compagnie à laquelle appartiendrait le garde puni.

Les détachements sur les vaisseaux furent faits par les commandants de compagnie, qui remettaient une double liste des détachements au commandant du port. Celui-ci en gardait une et faisait parvenir l'autre à l'intendant de la marine.

Chaque détachement fut commandé par un officier ou, à défaut d'officier, par le plus ancien en grade.

Les détachements devaient être présentés au commandant du port ou au général de l'armée.

Chaque commandant de détachement particulier dut aussi le présenter au capitaine de vaisseau auquel il était destiné et prendre ses ordres.

Suivant le rang du vaisseau et l'objet de la campagne, le roi fixait le nombre de gardes à y embarquer.

Le plus ancien des officiers des compagnies embarqué fut, dans chaque escadre, chargé de veiller à la conduite des gardes du pavillon et de la marine. L'embarquement des officiers avait lieu par tour de service, de telle sorte qu'il en restât toujours un nombre suffisant pour veiller à la discipline des gardes demeurant à terre. Ces officiers faisaient le service du vaisseau suivant leur grade et leur rang d'ancienneté.

Quelques légères modifications étaient apportées à l'ordonnance de 1716 pour le service à la mer.

L'amiral conservait toujours le droit de prendre sur son vaisseau tel nombre qu'il voulait de gardes du pavillon pour faire garde à la porte de sa chambre, et d'y joindre le nombre qu'il jugeait convenable de gardes de la marine faisant le même service, et, au débarquement, rejoignant leur compagnie.

Pour un vice-amiral, le détachement se composait de la moitié des gardes du pavillon présents dans le port sous le commandement d'un officier.

Si le vice-amiral portait pavillon carré, le détachement comprenait les deux tiers des gardes du pavillon, commandés par le lieutenant de la compagnie.

Le tiers restant, commandé par le chef de brigade, embarquait sur le second pavillon.

Le contre-amiral avait droit à un brigadier et quinze gardes.

Ce nombre était réduit à douze gardes, commandés par un sous-brigadier, pour un officier général portant guidon ou cornette.

La garde était montée, jour et nuit, à la porte de la chambre du vice-amiral, et le jour seulement à la porte des lieutenants généraux et des chefs d'escadre.

Le vaisseau à la voile, les gardes du pavillon faisaient le quart avec les officiers du bâtiment.

Les détachements à bord des autres vaisseaux de l'escadre étaient composés de gardes des deux compagnies, de manière que le nombre des gardes embarqués fût toujours en proportion, pour chacune des compagnies, avec celui des gardes restés au port.

A la mer, outre leur solde ordinaire, les gardes recevaient deux rations payées en argent.

Leur poste dans le combat était celui que le capitaine du vaisseau jugeait à propos de leur assigner.

Le chef de chaque détachement prenait les ordres du capitaine du vaisseau pour régler les heures des leçons qui leur étaient données par les trois premiers maîtres d'équipage, pilote et canonnier. Cet officier dut aussi être toujours présent aux leçons et aux exercices.

Ceux des gardes dont l'instruction était assez avancée durent faire leurs journaux à la mer et les présenter à leur officier et au capitaine du vaisseau. Au retour de la campagne, ces journaux étaient soumis à l'examen du commandant de la compagnie et du maître d'hydrographie.

Défense aux gardes d'aller à terre, sans la permission de leurs officiers particuliers, *même avec l'autorisation du commandant du vaisseau*, et, en cas de descente, ils durent être exclusivement commandés par leurs officiers. Si, pour une cause quelconque, le vaisseau sur lequel ils étaient embarqués, venait à être privé de ses officiers de marine, le plus ancien des gardes devait en prendre le commandement de préférence au pilote ou au maître.

Au retour de chaque campagne chacun d'eux dut demander au commandant du vaisseau un double certificat de bonne conduite, et remettre ces certificats à son commandant de compagnie qui en envoyait un au commandant du port.

L'ordonnance réglait aussi les différents détails de l'instruction à terre. L'assemblée avait lieu à sept heures du matin en été, à huit heures en hiver. Des brigadiers et sous-brigadiers faisaient l'appel et rendaient compte au plus ancien officier de chaque compagnie des absents et des malades. Après l'appel, les gardes, conduits par leurs brigadiers et sous-brigadiers, se rendaient à la messe, dite dans leur chapelle par leur aumônier.

Au sortir de la messe, rentrée dans les salles où se donnaient les leçons et se faisaient les exercices jusqu'à onze heures.

Dans l'après-midi, les écoles recommençaient à une heure pour finir à

cinq heures en été et à quatre heures en hiver. Un nouvel appel avait lieu à la rentrée d'une heure.

Au point de vue de l'ordre et de la discipline, l'école était sous l'autorité du plus ancien des officiers présents, et les brigadiers et sous-brigadiers étaient chargés de la surveillance des différentes salles. Après chaque appel, une sentinelle prise dans la compagnie des gardes de la marine, ceux du pavillon étant dispensés de la faction, était placée à la porte, avec la consigne de ne laisser, sous peine de prison, sortir aucun de ses camarades sans la permission de l'officier commandant. Si l'un d'entre eux arrivait en retard, la sentinelle l'arrêtait et le remettait à l'officier de pose. Celui-ci conduisait le retardataire au commandant de l'école qui écoutait ses explications sur les raisons de son retard. Nul étranger ne pouvait assister aux écoles ni même pénétrer dans les salles, sans une permission du roi dans le premier cas, et du commandant dans le second.

Les gardes étaient divisés en plusieurs détachements, suivant leur instruction, et leur cours commun d'études, rédigé par le mathématicien Bezout, était divisé en trois parties ; chaque partie divisée était en trois classes comprenant chacune plusieurs leçons.

Ceux qui étaient nouvellement nommés étaient tenus d'apprendre la première partie de l'ouvrage et formaient la plus basse classe.

Ils passaient ensuite à l'étude de la deuxième partie et composaient alors la seconde classe.

Quand ils apprenaient la troisième partie ils formaient la haute classe.

Tous les samedis, le commandant s'assurait des progrès du travail pendant la semaine écoulée.

Cet examen était répété devant le commandant du port aussi souvent que cet officier l'exigeait.

Des leçons particulières étaient données par les maîtres aux gardes qui désiraient pousser leurs études plus avant.

Le temps que chaque garde devait passer dans chacune des trois classes n'était pas fixé. La seule règle pour passer d'une classe à une autre était d'en avoir été jugé capable, sans aucun égard pour l'ancienneté.

Les gardes de la basse classe n'étaient pas embarqués et ne pouvaient l'être qu'après avoir mérité, par un examen, de passer à la seconde classe.

Cet examen public était passé en présence des commandants du port et

de la compagnie. Il était fait par un examinateur envoyé par le roi, auquel il en était rendu compte au moyen de trois listes différentes apostillées l'une par le commandant du port, l'autre par le commandant de la compagnie et la troisième par l'examinateur.

Lorsqu'ils avaient accompli deux ans et demi de service à la mer, les gardes pouvaient recevoir de l'avancement, et cet avancement était, sans égard à l'ancienneté, donné de préférence à ceux dont l'application et l'instruction étaient constatées par les certificats de mérite et d'application à eux délivrés après les examens.

Leur cours d'études terminé, ceux des gardes qui, après un examen général, étaient jugés aptes à être nommés enseignes de vaisseau, recevaient un certificat d'aptitude qui leur était délivré par le commandant du port et par celui de leur compagnie.

Le double de ce certificat était envoyé au Ministre qui y avait égard lors des premiers remplacements à faire.

Il paraissait utile pour obtenir de ces jeunes gens une constante assiduité et une conduite plus régulière de les réunir dans un local spécial, où ils seraient logés en commun, et, partant, sous la surveillance immédiate de leurs officiers. Jusqu'alors, on n'avait pu, faute de fonds, mettre ce projet à exécution, et les gardes continuaient à loger en ville, pour la plupart.

A Toulon, on avait bien essayé, autrefois, d'en loger un certain nombre dans une aile de la caserne des Minimes; mais, comme nous l'avons dit dans un précédent chapitre, on avait été obligé de les retirer de là, pour couper court aux querelles incessantes qu'ils avaient avec les soldats.

A Brest et à Rochefort, on avait aussi logé les gardes dans les chambres, aménagées pour eux, dans les casernes de l'arsenal, dès le début de l'institution. Mais les officiers de marine s'emparaient souvent de ces chambres, dès qu'elles devenaient vacantes, et on était obligé de prescrire aux intendants de mettre ordre à cet abus[1].

Pour les écoles, des pavillons spéciaux avaient été construits et aménagés.

A Rochefort, en 1688, les écoles avaient été installées d'abord dans une ancienne poudrière située près de la porte du Martrou. On y fit des fenêtres et on la partagea en cinq salles, dont trois au rez-de-chaussée et deux au premier étage, avec une chapelle.

Après l'établisssement des compagnies franches, un pavillon spécial fut

bâti pour les écoles des gardes ; ce pavillon comprenait quatre salles égales et carrées de dix-huit pieds de large sur vingt-trois de long, séparées par un couloir d'une longueur de cinq pieds.

A Brest un pavillon fut aménagé dans l'arsenal. Il en fut de même à Toulon.

On décida que des hôtels seraient bâtis ou achetés pour y installer les compagnies.

A Toulon, en 1711, la marine fit valoir ses droits sur les bâtiments de l'ancien collège royal de la marine, fondé en 1686, et sous le nom d' « Hôtel de la Marine » en fit la caserne de ces jeunes gentilshommes.

A Brest, l'hôtel des gardes fut élevé tout près de l'entrée de l'arsenal, et on peut le voir encore, au bas de la Grand'rue, presque en face de la bibliothèque du port.

En prévision de la construction de ces hôtels, l'ordonnance prescrivait que lorsque, une fois bâtis, ils serviraient à la fois aux gardes du pavillon et à ceux de la marine, chaque commandant de compagnie serait chargé de veiller à la partie du bâtiment occupée par sa troupe.

En attendant, l'inspection des locaux servant aux écoles fut confiée au commandant des gardes de la marine qui, lorsqu'il y avait des réparations à faire, devait en avertir l'intendant de la marine et l'ingénieur.

Tous les soirs un officier faisait une ronde pour faire éteindre les feux par les domestiques logés et entretenus pour le service des écoles.

Une salle spéciale était réservée aux fusils des gardes, dont prenait soin un armurier entretenu pour cet effet. Il était défendu de sortir ces fusils, si ce n'est quand les compagnies prenaient les armes dans le port. Quand les gardes prenaient la mer, ils recevaient de l'arsenal des fusils qu'ils étaient tenus de rendre en bon état, au désarmement.

Comme aux époques précédentes, étaient renouvelées les défenses relatives au port de fusils en ville ou à la campagne, celles de s'éloigner de plus d'un quart de lieue du port, de quitter le service sans permission, d'excéder le temps fixé pour les congés et de se marier.

L'uniforme réglé en 1728 était conservé.

Autorité sur les maîtres d'exercices était donnée aux officiers. Enfin, à la fin de chaque mois, une revue de la compagnie était passée par le commissaire préposé à cet effet par l'intendant de la marine.

L'effectif restreint des compagnies ne permettait pas à tous les jeunes gentilshommes qui désiraient y être admis, d'être reçus.

Il parut bon, toutefois, de donner à ceux d'entre eux qui ne trouvaient pas de places, les moyens d'acquérir les connaissances nécessaires à un officier de marine et de former, ainsi, une sorte de réserve qui, à un moment donné, pouvait devenir précieuse.

Pour cela on institua les *volontaires*, jeunes gens de noblesse qui, à partir de l'âge de douze à treize ans, furent autorisés à servir sur les vaisseaux de guerre, où ils recevaient la ration, une paie de quinze à trente livres par mois, et étaient instruits des principes de la navigation, de la manœuvre et du canonnage. Après quatre ans de navigation, dont deux sur les vaisseaux du roi, ces volontaires pouvaient, dès qu'ils avaient atteint leur vingtième année, se présenter à un examen spécial, et, en cas de succès, ils recevaient un certificat dont le double était envoyé au Ministre.

Celui-ci en rendait compte au roi, qui se réservait le droit d'appeler ces jeunes gens à son service quand il le jugeait à propos.

Il y eut aussi une autre classe de *volontaires*, composée des jeunes gens de *bonne famille*, se destinant au commandement des bâtiments de particuliers. Les marins de cette catégorie pouvaient, dès l'âge de seize ans et après un an de navigation sur un bâtiment marchand, être embarqués avec le titre de volontaires, recevant la même ration, la même solde et les mêmes leçons que leurs camarades gentilshommes, et, après quatre ans et demi de navigation, dont deux sur les vaisseaux du roi, ils étaient reconnus habiles à commander des vaisseaux marchands.

En 1765, parut une nouvelle ordonnance concernant la marine en général, et dont certaines dispositions eurent trait aux gardes.

Il fut spécifié qu'indépendamment des instructions reçues dans les écoles, les gardes seraient conduits par leurs officiers, trois fois par semaine, en été seulement, et après les classes de l'après-midi, dans les divers ateliers et chantiers de radoub et constructions, pour y apprendre la pratique de ce qui leur était enseigné journellement aux écoles.

Tous les trois mois, les commandants de compagnie durent choisir parmi les gardes les plus instruits de la haute classe, ayant achevé leurs cours d'études, un certain nombre d'entre eux pour pour servir en qualité d'*Aides de port*, sous les ordres des capitaines et officiers de port.

Ces gardes de port, leur tour d'embarquer arrivé, étaient remplacés dans leur service spécial, par d'autres gardes, choisis dans les mêmes conditions.

Le rang des gardes fut aussi déterminé. Ils marchèrent après les capitaines de flûte qui eux-mêmes avaient rang de sous-lieutenants d'infanterie.

Les honneurs funèbres à rendre aux officiers des gardes et aux gardes furent ainsi réglés :

Pour le commandant, la compagnie entière, plus les troupes désignées pour les officiers de vaisseau du même grade, accompagnèrent le corps;

Si un garde mourait dans le port, quinze gardes suivaient le convoi;

S'il venait à mourir à la mer, un nombre de gardes ou, à défaut, de soldats, égal au quart des troupes embarquées pour le service du vaisseau, prenait les armes.

L'inventaire de ses armes et de ses effets était, dans ce cas, fait par le major de l'escadre ou par l'officier chargé du détail de la compagnie.

A bord, les gardes couchaient et mangeaient sous le gaillard d'arrière, à bâbord du grand cabestan, et, si le détachement embarqué était trop nombreux, les plus anciens couchaient et mangeaient dans la sainte-barbe.

Il leur fut accordé des garçons de bord pour les servir, dans la proportion d'un garçon pour deux gardes, mais défense expresse fut renouvelée aux commandants des bâtiments de leur donner la table.

Malgré le soin apporté dans la réorganisation des compagnies de gardes, malgré les sujets distingués qu'elles fournissaient à la marine, les critiques étaient vives contre ce corps privilégié. Le progrès des idées libérales avait déjà entamé le privilège des gardes de fournir *seuls* des officiers de vaisseau. S'appuyant, avec raison, sur les exemples illustres des Duguay-Trouin et des Bart, M. de Moras, ministre de la marine, avait déjà, en 1757, manifesté la ferme intention, suivie d'effet, de donner pour collègues aux officiers *rouges*, nom donné aux officiers nobles provenant des gardes, les marins s'étant signalés par de brillants services ou par des connaissances remarquables. Ces nouveaux officiers, auxquels on donna le nom d'officiers *bleus*, à cause de la couleur de leur uniforme, furent d'ailleurs l'objet d'une sorte d'ostracisme de la part des nobles du « *Grand corps* », ostracisme dont, quelques années plus tard, il fut tiré de terribles vengeances.

Le ministre Choiseul voulut aller plus loin et supprimer les gardes de la

marine, mais son projet souleva une telle opposition dans toute la noblesse qu'il dut y renoncer.

Ce n'était pas seulement vis-à-vis des officiers *bleus* que les officiers *rouges* et les gardes manifestaient leur antipathie. Un antagonisme sérieux existait entre les officiers du grand corps et les officiers de plume, antagonisme qui, avec des fluctuations diverses, s'est d'ailleurs perpétué jusqu'à notre époque.

Les jeunes gardes, avec la fougue de leur âge, exagéraient les marques de dédain vis-à-vis des officiers de plume.

En janvier 1773, M. de Casa-Major, commissaire et contrôleur de la marine, reçut les plus graves injures de cinq gardes de la marine, au nombre desquels était le chevalier de Tinteniac, plus tard célèbre dans la guerre de Vendée.

On fut obligé de sévir vigoureusement. Les coupables furent mis en prison, et ils y étaient encore au mois de septembre. Le ministre ne consentit à les élargir, sur la demande même de M. de Casa-Major, qu'à la condition qu'ils feraient des excuses à ce dernier, devant témoins.

Quelques jours auparavant, le 31 décembre 1772, les gardes de Brest avaient aussi manifesté leur peu de sympathie pour tout ce qui n'appartenait pas au grand corps, en refusant d'assister au bal donné par le comte d'Estaing, ancien brigadier des armées de terre, entré comme lieutenant-général dans la marine. D'Estaing les envoya chercher par quelques-uns de leurs officiers qui les menèrent danser par ordre du Roi.

L'un d'eux, nommé de Rennepont, ayant balancé à suivre son lieutenant, M. de Trémigon, fut puni par lui. Pour venger leur camarade, les gardes chansonnèrent l'officier, mais celui-ci eut le bon esprit d'en rire et de chanter lui-même les couplets où on le chansonnait.

Seul, un jeune ingénieur, déjà connu, il est vrai, par plusieurs ouvrages relatifs à l'art nautique, et qui était d'ailleurs de noblesse, trouva grâce devant leurs yeux.

Ce jeune ingénieur, admis en 1766 dans la marine par le duc de Choiseul-Praslin, s'appelait le chevalier de Borda et, trois quarts de siècle plus tard, son buste devait orner la guibre du vaisseau-école, portant son nom, où la France fait instruire les jeunes gens, espoir de sa marine.

En 1771, M. de Boynes devint ministre de la marine. Reprenant les idées de Choiseul et de M. de Moiras, il concilia les droits acquis avec les exigences

tous les jours plus grandes de l'instruction nécessaire aux officiers de marine, en donnant, en même temps, satisfaction aux vives critiques que soulevait de plus en plus l'institution des gardes de la marine, critiques dont nous trouvons l'écho dans le mémoire suivant relatif au projet d'une école spéciale de marine[1].

« Rien n'est oublié, disait l'auteur du projet, pour former les jeunes gentilshommes qui sont destinés à entrer dans le corps des officiers de marine. Maîtres de mathématiques, d'hydrographie, de manœuvre, de pilotage, tout ce qui peut contribuer à les perfectionner dans leur état est mis en œuvre. Cependant on voit par l'expérience journalière qu'il est rare que ces jeunes messieurs fassent les progrès qu'on aurait droit d'attendre d'eux, vu tous les moyens qu'on leur fournit... On a cru découvrir la cause du peu de progrès que font ces jeunes gentilshommes. Il y en a beaucoup qui sont nommés gardes de la marine, dans un âge si tendre, qu'à peine savent-ils lire.

« A la vérité, l'ordonnance prescrit qu'ils auront quatorze ans, mais les parents trouvent toujours le moyen d'en imposer à ceux qui sont préposés pour les admettre.

« D'autres ont été élevés jusque là dans des campagnes où ils n'ont fait aucune étude. La plupart enfin n'ont fait que des études très faibles. Quelques-uns ont été élevés dans les collèges, mais comme, dans ce collège, on ne leur a pas donné les principes des connaissances nécessaires à leur état, il ne leur est guère possible de s'appliquer pour lors à des sciences abstraites.

« De cette indifférence pour l'étude des objets relatifs à leur état, naît cette dissipation dans laquelle ils vivent continuellement ; ils ne cherchent guère qu'à s'amuser et ne se lient entre eux que pour des parties de plaisir. C'est ce dont on est continuellement témoin à Toulon.

« Pour remédier à cet inconvénient et donner à la marine militaire des fondements plus solides, on pense qu'il serait nécessaire que les jeunes gentilshommes destinés à entrer dans ce corps fussent élevés dans une même académie.

« Ayant tous étudié dans la même école, ils sympathiseraient davantage. On verrait régner parmi eux, dans les salles de l'arsenal, la même émulation qu'ils auraient eue dans l'académie où ils auraient été élevés.

« Ils seraient plus dociles et plus subordonnés. »

Le projet énumérait ensuite les diverses connaissances à enseigner aux jeunes gens élevés dans l'école proposée et ajoutait :

« On avoue qu'on dresse les gardes de la marine pour quelques-uns de ces arts précédents, dans les salles de l'arsenal. Ils ont des petits vaisseaux de la longueur de cinq à six pieds sur lesquels on les fait manœuvrer.

souvent, à peine s'ils savent les noms des différents cordages lorsqu'ils sont nommés enseignes.

« On les fait embarquer, à la vérité, sur différents vaisseaux, mais fort peu de gardes ont été embarqués avant d'être enseignes.

« D'ailleurs, quand ils sont sur les vaisseaux, ils n'y apprennent presque rien. On nomme, à la vérité, des pilotins qui doivent leur donner des leçons, mais il est rare que ces pilotins soient respectés des gardes de la marine. On ne les écoute guère. Ils se regardent comme officiers, et rarement ces leçons ont produit quelque chose. »

Ces appréciations étaient trop sévères au regard de certains de ces jeunes gentilshommes, lesquels, comme le chevalier de Marguerie, pour ne citer que celui-là, furent élus à l'Académie de marine, travaillaient et devinrent des officiers très distingués par leur science navale autant que par leur brillant courage.

Néanmoins, le vent était déjà aux réformes et le ministre de Boynes entra résolument dans la voie qui lui était indiquée.

Sa première mesure, dès le mois de novembre 1771, fut de supprimer la compagnie des gardes à Rochefort, dont l'effectif, officiers, gardes, professeurs et maîtres d'exercices, fut réparti entre la compagnie de Brest et celle de Toulon.

L'année suivante, au mois d'octobre, les gardes, tant du pavillon que de la marine, furent répartis à la suite des brigades du corps de la marine et partagés en plusieurs détachements correspondant, deux par deux, aux trois divisions, amirale, vice-amirale et contre-amirale, décrétées par la nouvelle organisation des forces navales de l'Océan. Chaque détachement fut commandé par un lieutenant de vaisseau ou un enseigne.

A la division amirale furent rattachés les détachements de Brest et de Saint-Malo.

La division vice-amirale, comprit ceux de Rochefort et de Bordeaux.

La division contre-amirale ceux de Bayonne et du Havre.

Les commandants des gardes-marine et du pavillon continuèrent à résider à Brest.

Le lieutenant en premier des compagnies prit le titre de capitaine en second, et les dénominations de lieutenants en second, de chefs de brigade et de brigadiers, furent remplacées par celles de lieutenants et d'enseignes.

Sur la Méditerranée, les gardes de Toulon, furent répartis dans les deux brigades de Marseille et de Toulon.

Les commandants eurent leur résidence à Toulon et les anciennes dénominations de lieutenants en premier et en second, furent remplacées par celle unique de lieutenant, tandis que les anciens chefs de brigade et brigadiers prirent le titre de sous-lieutenants.

Malgré ces changements, les gardes continuèrent néanmoins leurs études théoriques et pratiques, dans leurs nouvelles résidences, mais sans examens trimestriels.

Après dix-huit mois de navigation, ils pouvaient être nommés enseignes de vaisseau, s'ils satisfaisaient à un examen très rigoureux.

L'effectif total des gardes fut d'ailleurs réduit, eu égard au petit nombre de vacances qui se produisaient, chaque année, dans le cadre des enseignes et il fut ramené à quatre-vingts gardes de la marine au total, et à un même nombre de gardes du pavillon.

Cette organisation subsista jusqu'en 1775. Dans l'intervalle, fonctionna l'école de la marine royale, qui ne survécut pas à la chute du ministre de Boynes qui l'avait créée, et dont l'idée première avait été suggérée par un projet soumis en 1767 par la Compagnie des Indes, proposant de fonder à Lorient une école royale de marine, pour former ses officiers[3].





CHAPITRE X

L'ÉCOLE DE LA MARINE ROYALE AU HAVRE DE 1773 A 1775



Le 23 août 1773, sur la proposition de M. de Boynes, le roi rendit une ordonnance ainsi conçue :

« Il sera établi une école royale de marine dans le port du Havre, pour y instruire et exercer tant dans la théorie que dans la pratique les jeunes gens qui se destinent au service de la mer, se réservant, Sa Majesté, de faire par la suite un pareil établissement dans la Méditerranée.

« Les admis porteront le titre d'élèves de l'école royale de marine. Leur nombre sera de quatre-vingts appointés. Sa Majesté se réservant d'en recevoir un plus grand nombre. Aucun aspirant ne pourra être admis s'il n'a quatorze ans, s'il ne sait écrire correctement et s'il ne connaît les premières règles de l'arithmétique. Les élèves n'auront aucun rang entre eux. Chaque école sera commandée par un capitaine de vaisseau. Des lieutenants de vaisseau et des maîtres y seront attachés.

« Les élèves seront exercés, pendant trois ou quatre mois d'été, à la pratique de la mer sur des corvettes armées exprès.

« Ceux qui auront satisfait aux examens exigés seront destinés à entrer dans les huit brigades ou régiments du corps de la marine. »

L'uniforme de la nouvelle école fut ainsi réglé :

Habit de drap bleu avec boutons à l'ancre, veste et culotte écarlate, chapeau demi-castor.

En été, le drap était remplacé par du camelot.

Les familles des élèves devaient leur assurer 600 livres de pension annuelle, ce qui, ajouté à leur solde qui était de *vingt-quatre livres* par mois, permettait à ces jeunes gens, qui mangeaient et logeaient en ville, de suffire à leur entretien.

Le 1er décembre 1773, l'école fut provisoirement installée dans une ancienne caserne de passage, où l'on aménagea des salles pour les exercices et les leçons, en attendant la construction d'un bâtiment qui dut être élevé, pour cet objet, sur le terrain de l'ancien atelier de la Garniture, à l'angle du corps des casernes de la ville.

Le commandement de l'école fut confié au capitaine de vaisseau de Saint-Cézaire, qui logea dans une maison contiguë au bâtiment affecté à l'école. Une porte ouverte au premier étage de cette maison permit au commandant de communiquer avec les salles d'instruction, situées au même étage de l'école, dont le rez-de-chaussée servait de salle d'escrime[1].

La première admission fut de trente-deux élèves, et parmi leurs noms on remarque celui du chevalier de Lostange, qui, quelques années plus tard, fut blessé à côté de l'héroïque du Couëdic, dans le fameux combat entre la frégate anglaise *le Québec* et la frégate française *la Surveillante*, sur laquelle il servait en qualité de lieutenant.

Deux professeurs d'hydrographie, MM. Duval le Roy et Rollin de la Farge, avaient été envoyés de Brest au Havre pour instruire les élèves.

Les cours commencèrent le 20 décembre et durèrent jusqu'au 1er mai suivant, époque à laquelle les élèves, embarqués sur la corvette *l'Hirondelle*, de seize canons, envoyée de Brest[2], et sur le lougre *l'Espiègle*, prirent la mer pour fournir un voyage d'instruction.

Chaque élève reçut, du fond de cale, la même ration que les matelots, mais dans les mouillages, le munitionnaire dut leur fournir du pain et de la viande fraîche.

Le roi leur avait, en outre, accordé une seconde ration qui leur fut payée en argent avec leurs avances d'embarquement, à raison de 16 livres 10 sols par mois, soit 11 sols par jour, et ce, sur le pied de quatre mois de campagne.

Cette ration en argent, jointe à leurs avances, leur servit à acheter, aux mouillages, des herbes rafraîchissantes, de la viande fraîche et des volailles, en augmentation de la ration simple fournie par le munitionnaire.

Sur la corvette l'*Hirondelle*, outre l'équipage, avaient embarqué le commandant de l'école et les officiers, le professeur Duval le Roy, M. de Boyre, chargé du détail de l'école, M. Gaillard faisant fonction d'aide commissaire, M. Bastard, secrétaire de l'École, vingt-quatre élèves et un capucin qui servait d'aumônier.

Sur le lougre l'*Espiègle* avaient pris place un officier de l'école, le professeur Rollin de la Farge, moins ancien que son collègue, et huit élèves. Chacun des élèves embarqués reçut un hamac et on établit un roulement entre eux pour le service sur l'un et sur l'autre bateau.

Les élèves malades devaient être débarqués, recommandés aux officiers des classes du lieu de leur débarquement, et un rendez-vous devait leur être désigné pour rejoindre leur bâtiment. Ceux qui seraient seulement indisposés devaient être soignés à bord.

A moins de trop fort mauvais temps, la corvette et le lougre devaient manœuvrer dans la Manche, et si le temps devenait trop mauvais on devait gagner des parages plus tranquilles. Presqu'au début de la campagne, un coup de vent sépara du lougre la corvette qui relâcha à Cherbourg. Là, elle retrouva sa conserve qui l'y avait précédée.

On passa devant Dieppe le 18 mai, sans y entrer, par suite du manque d'eau, et on revint dans ce port cinq jours après.

Le 29, les deux bâtiments firent route pour Dunkerque où la corvette reçut la visite de l'archiduc Maximilien d'Autriche, accompagné du comte de Starenberg, et en ce moment, de passage en France. On remit à la voile pour passer devant Boulogne le 12 juin, et on rentra, en relâche, au Havre pour réparer les avaries reçues par l'*Hirondelle*, le 14 juillet, dans un coup de vent.

Neuf élèves furent mis à terre pour cause de maladie et envoyés à l'hôpital de la ville, qui avait reçu des lits, des meubles, du linge, des effets et des ustensiles pour les élèves qui devaient y être traités.

Quatre d'entre eux reprirent la mer sur le lougre et rejoignirent la corvette, repartie en mer.

Le 31 août, les deux bâtiments rentrèrent définitivement au Havre, et furent désarmés.

Les élèves reprirent le cours de leurs études, en attendant la campagne de 1775, pour laquelle deux corvettes de huit canons de calibre 16, furent

mises en construction au Havre. Ces corvettes reçurent le nom, l'une de *La Boussole*, l'autre du *Compas*[3].

Elles ne servirent pas à l'école. Celle-ci, en effet, sitôt M. de Boynes remplacé au ministère par M. de Sartines, fut supprimée par ordonnance royale du 2 mars 1775.

Les trente élèves qui composaient l'école, deux s'étant retirés, furent nommés aspirants gardes de la marine, et comme tels, répartis entre les trois compagnies de Brest, de Rochefort et de Toulon, qui furent rétablies avec leur ancienne organisation.

Onze élèves furent envoyés à Toulon, treize à Brest et six à Rochefort. Les premiers reçurent 250 livres de conduite, les autres en reçurent 150.

Nous avons retrouvé la liste des trente élèves de l'école de la marine royale présents au moment de sa suppression.

La voici :

MM. Du Boisgelin.
Antoine.
Roze de Lostange.
de l'Ange.
de Macarthy.
de la Bintinaye.
de Monnier du Castelet.
Morel, chevalier des Cures.
Ferron du Quengo.
de Guerry, chevalier de Beauregard.
de Garnier, chevalier d'Ars.
Gouyou du Verger.
Louis Colbert.
Guerin de la Grasserie.
Roch de Guerpel.
Chevalier de Rospien de Trevier.
de Carrey d'Asnières,
Vicomte d'Aché.
Terras de Rodeillac.
de Camus.
de la Croix de Vagnas.
de Loménie.
de Bathuno de Liscoët.
Kerven de Kersulec.
Gaïault de Maubranches.

de Perrache d'Ampus.
de Rachery.
Colbert de Maulevrier.
Chapelon de Villemagne.
Pottier de Courcy.





CHAPITRE XI

LES GARDES DE LA MARINE ET DU PAVILLON DE 1775 A 1786



L'ORDONNANCE du 2 mars 1775, qui supprimait l'école du Havre rétablissait, sur ses anciennes bases, l'institution des gardes, dont l'effectif fut fixé à cinquante hommes pour chaque compagnie des gardes de la marine et à quatre-vingts pour celle des gardes du pavillon. En même temps furent créés des aspirants gardes de la marine, placés à la suite des compagnies et appelés à en remplir les vacances, après examen.

Ceux d'entre ces aspirants qui, ayant échoué à une première épreuve, ne montraient pas, lors d'une seconde, l'instruction suffisante pour être nommés gardes, étaient renvoyés à leur famille.

L'uniforme des aspirants était, presqu'en tous points, semblable à celui des gardes. La seule différence consistait dans la couleur de leurs parements, semblable au drap du fond, et dans l'absence d'aiguillettes et de borde d'or au chapeau qui était uni.

L'ordonnance du 27 septembre 1776, qui réformait l'administration de la marine, en abolissant la puissance exorbitante des officiers de plume, et dont une des meilleures dispositions réunissait le corps des officiers *bleus* à celui des officiers *rouges*, après lesquels les premiers prirent rang à grade égal, apporta aussi d'utiles améliorations à l'enseignement donné aux gardes.

A l'avenir, six gardes de la marine ou du pavillon à Brest et à Toulon, quatre gardes de la marine à Rochefort furent attachés à chacune des trois directions du port (constructions, port, artillerie).

Ces gardes ne purent être choisis que parmi ceux qui avaient achevé leur cours de mathématiques.

Ils étaient proposés au commandant du port par le commandant de leur compagnie.

Pendant six mois consécutifs, ces jeunes gens étaient attachés, pour leur instruction, à un même détail, et ils passaient successivement dans les trois directions, assistant à tous les travaux du détail auquel ils étaient employés, n'y ayant aucune autorité, et exécutant les ordres qui leur étaient donnés par les directeurs et autres officiers préposés à la direction des travaux.

Ils recevaient un supplément de solde de 144 livres par an.

Cette excellente innovation donna les meilleurs résultats au point de vue pratique, mais néanmoins, ces changements successifs d'organisation ne laissaient pas que d'exercer dans le corps des officiers de vaisseau une perturbation qui eut plus tard une funeste influence. Certes, les gardes instruits par des professeurs excellents avaient tous les moyens de s'instruire, et conduits au combat par des chefs tels que Suffren, d'Orvilliers, de Guischen, d'Estaing, Lamothe-Piquet, ils ne restèrent pas au-dessous de la réputation qu'avaient conquise leurs aînés, réputation si bien établie qu'en 1780, nous trouvons sur les revues des gardes à Brest les noms de gentilshommes étrangers admis à l'honneur de servir dans les compagnies.

Avec Bougainville, certains firent le tour du monde, et Lapérouse partant pour l'expédition dont il ne devait pas revenir emmenait avec lui des gardes, dont il avait demandé l'embarquement.

En 1781, Forfait, sur l'ordre du ministre, composa pour eux son *Traité de la Mâture*, et en 1783, Monge avait remplacé Bezout comme examinateur de la marine.

Casernés dans des hôtels particuliers, où étaient réunis leurs logements, leurs écoles, et où se trouvait même un café-billard pour leur amusement [1], les gardes étaient placés dans les meilleures conditions pour s'instruire, sans être détournés de leurs études par les occasions de débauche si fréquentes qu'ils trouvaient auparavant lorsqu'ils logeaient en ville. Mais leur vieil esprit frondeur résistait à tout et en 1774, à Brest, on les avait encore vus se révolter

et résister à la troupe appelée pour avoir raison d'eux. De même, dans les heures de liberté qui leur étaient accordées, ils ne donnaient encore que trop souvent des sujets de plainte.

C'est en vain qu'avec le brave du Couëdic, chef de brigade de la compagnie de Brest [2] commandant la frégate *la Surveillante* sur laquelle étaient embarqués comme gardes, MM. du Vergier et du Couëdic fils, ils écrivirent, le 6 octobre 1779, une nouvelle page glorieuse dans leur histoire, lors du fameux combat de cette frégate contre la frégate anglaise *le Québec*, les jours de l'institution des gardes étaient comptés.

Les désordres, trop souvent répétés, que causaient les gardes, n'étaient plus de mise alors que la Révolution grondait déjà à l'horizon politique.

D'un autre côté, l'esprit de corps des jeunes nobles faisant partie des compagnies, continué par eux et poussé jusqu'à l'abus une fois parvenus au grade d'officier, avait donné les plus funestes résultats.

Il était impossible de maintenir une institution qui, malgré l'éclat qu'elle avait jeté, ne répondait plus aux aspirations libérales qui se faisaient jour de toutes parts, et dont les tendances, les mœurs et les traditions juraient de plus en plus avec les nécessités de l'heure présente.

Le brave et loyal maréchal de Castries, ministre de la marine, résolut de donner satisfaction à l'opinion qui s'élevait tous les jours de plus en plus contre le maintien du privilège des gardes et le 1[er] janvier 1786, une ordonnance royale prononça leur suppression, en tant que compagnies.

Les gardes, conservés au service, reçurent la dénomination d'élèves de première classe, aux appointements de 500 livres par an.

Toutefois, l'état major de la compagnie des gardes du pavillon fut maintenu et composé d'un capitaine, de deux lieutenants en premier et de deux lieutenants en second pris parmi les anciens officiers de la compagnie.

Ils eurent respectivement rang de capitaine, de lieutenant et d'enseigne de vaisseau.

Il fut alloué à ces officiers, outre la solde de leur grade dans la marine, des suppléments qui s'élevaient à 3,600 livres par an pour le capitaine ; à 1,200 livres pour les lieutenants en premier et à 800 livres pour les lieutenants en second.

Lorsque l'amiral était présent dans un port ou commandait à la mer, il devait être formé, au moyen de soixante élèves, au choix de l'amiral, une

compagnie provisoire sous l'ancienne dénomination de compagnie des gardes du pavillon amiral, dont prenait le commandement l'état major permanent conservé, et qui faisait le service prescrit par les ordonnances antérieures.

Tous les officiers des diverses compagnies de gardes qui ne furent pas conservés, touchèrent la moitié des suppléments d'appointements dont ils jouissaient autrefois et ce, jusqu'à leur nomination à un grade dont les appointements fussent équivalents à la totalité de leur ancien traitement.

La tourmente révolutionnaire balaya les derniers vestiges conservés de la compagnie des gardes du pavillon.

Sous la Restauration, comme nous le verrons plus loin, les Bourbons firent, pendant quelques années, renaître de ses cendres cette organisation particulière, mais la révolution, qui emporta de nouveau leur trône, replongea définitivement dans la tombe l'ombre qu'ils en avaient fait sortir.





CHAPITRE XII

LES ÉLÈVES DE LA MARINE ET LES COLLÈGES MARITIMES DE VANNES ET D'ALAIS DE 1786 A 1791



'ORDONNANCE de 1786 faisait table rase de tous les anciens errements.

Elle laissait, il est vrai, toujours subsister l'obligation d'appartenir à la noblesse, mais, désormais, les aspirants officiers du « grand corps », pour être attachés à un titre quelconque au service de la marine militaire, devaient subir un examen préalable.

Certes, cet examen laissa la porte ouverte à une certaine indulgence pour les candidats appartenant à de grandes familles ou ayant des liens de parenté avec les officiers de vaisseau, mais, malgré ces quelques faveurs inévitables, le principe était posé.

Trois échelons successifs permirent aux jeunes gens d'arriver au grade de lieutenant de vaisseau, celui d'enseigne étant supprimé et remplacé par celui de sous-lieutenant de vaisseau, réservé aux officiers bleus.

Pour être admis au premier de ces échelons, deux systèmes furent adoptés.

Le premier consista dans la préparation officielle à l'examen d'admission, au moyen de cours faits dans deux écoles préparatoires.

Le second système était la préparation libre dans un collège quelconque.

Les écoles préparatoires, appelées collèges maritimes, furent installées dans les collèges, déjà existants, de Vannes et d'Alais, choisis comme étant à portée des principaux ports du royaume. Ces établissements d'éducation étaient placés chacun sous l'autorité de l'évêque du diocèse[1].

Il ne fut admis dans ces maisons d'éducation, comme destinés au service de la marine que des jeunes gens, de onze à treize ans, pouvant faire les preuves de quatre quartiers de noblesse paternelle. Une seule exception à cette règle était faite en faveur des fils de chevaliers de Saint-Louis, et parmi tous les postulants, la préférence fut accordée aux fils et neveux *de nom* des officiers généraux de la marine et des capitaines de vaisseau, particulièrement de ceux tués ou blessés grièvement au service.

Le roi payait annuellement pour chaque élève une somme de 500 livres, au moyen de laquelle le collège demeurait chargé de nourrir, chauffer et éclairer les jeunes gentilshommes admis, et, en outre, de les faire soigner et médicamenter, lorsqu'ils étaient malades. L'habillement et l'entretien des élèves étaient à la charge des familles qui, avant l'admission, devaient s'engager par écrit et d'honneur à leur donner une pension de 600 livres par an, une fois admis dans la marine.

Aucun élève ne pouvait quitter le collège pour rentrer dans sa famille, sans le consentement du ministre, qui en donnait avis à l'évêque.

Les élèves durent obéir uniquement au supérieur et aux préfets chargés du bon ordre et de la règle, et, tous les trois mois, l'évêque envoyait au ministre une note sur leurs dispositions, leur caractère, leur conduite, leur santé et leurs progrès.

Des professeurs nommés et payés par le roi, et qui vivaient en dehors du collège, furent chargés d'instruire les jeunes gens se destinant au service de la marine.

Le plan d'études, envoyé par les évêques de Vannes et d'Alais à l'approbation du maréchal de Castries, comprit l'arithmétique, les éléments de géométrie, de mécanique, de pilotage et de navigation; la physique générale, pour ce qui était relatif à la navigation; la géographie en tant qu'hydrographie; l'histoire de France et surtout l'histoire navale, la grammaire française, l'écriture, le dessin, la langue anglaise, l'escrime; pas de latin.

Les cours commencèrent le 1er mars 1787.

Vannes reçut cinquante-huit élèves.

Alais n'en reçut que vingt-cinq.

Tous les ans, ces jeunes gens étaient examinés par l'examinateur des élèves de la marine, et ceux qui répondaient, d'une manière satisfaisante, sur la partie du cours exigée de rigueur, étaient envoyés dans les ports, immédiatement après leur examen et admis en qualité d'*élèves de la marine de troisième classe*, aux appointements de 300 livres par an.

Après quinze ans révolus, on n'était plus admis à l'examen. Ceux qui, arrivés à cet âge, n'étaient pas en état de subir l'examen, pouvaient continuer leur éducation dans le collège, mais alors aux frais de leur famille.

Le second moyen permettant l'accession au titre d'élève de la marine de troisième classe, consistait dans la faculté laissée aux jeunes gens, ayant plus de treize ans et moins de quinze ans, qui n'avaient pas été élevés à Alais ou à Vannes, et pouvant faire leurs preuves de noblesse, de se rendre dans l'une de ces villes, aux époques des examens d'admission dans la marine, et d'y être examinés concurremment avec les candidats présentés par le collège. S'ils satisfaisaient à l'examen, ils étaient nommés, au même titre que ces derniers, élèves de troisième classe.

Élèves de marine de troisième classe.

Une fois pourvus de ce titre, les jeunes gens faisaient partie de la marine et étaient employés sur les états. Répartis, en nombre à peu près égal, dans les neuf escadres composant nos forces navales, ils étaient, dès leur arrivée dans le port, embarqués sur une corvette d'instruction, laquelle restait habituellement en rade, et mettait souvent à la voile pour louvoyer. De temps en temps même, la corvette faisait quelques sorties le long des côtes.

Chacun des trois ports de Brest, de Rochefort et de Toulon possédait une de ces corvettes d'instruction, véritable école flottante, commandée par un capitaine de vaisseau, ayant sous ses ordres un lieutenant et un sous-lieutenant de vaisseau, pris successivement dans chacune des escadres et changés tous les ans.

Cette école flottante était surtout une école de pratique.

Les élèves y étaient instruits par le maître d'équipage, par le maître pilote et par le maître canonnier, auxquels ils étaient subordonnés, des pre-

miers détails des connaissances pratiques ressortissant à leur spécialité respective. Les élèves n'avaient aucune autorité sur les matelots, avec lesquels ils faisaient le quart, montaient dans les hunes, aux barres de perroquet et sur les vergues. Ils allaient aussi avec eux dans les chaloupes lorsqu'on affourchait le bâtiment ou qu'on levait les ancres, et, en résumé, étaient comme les matelots, employés à toutes les manœuvres.

De temps en temps la corvette était désarmée, puis réarmée de nouveau, afin de permettre aux officiers et aux maîtres d'expliquer aux élèves toutes les opérations du désarmement et du réarmement. Après avoir passé quatre mois sur la corvette d'instruction, les élèves étaient embarqués sur les premiers bâtiments armés, et placés alors sous la surveillance immédiate du major ou du premier lieutenant, qui veillaient à l'instruction pratique que continuaient à leur donner les maîtres de ces bâtiments.

Pendant leur séjour sur la corvette d'instruction, lorsqu'un des maîtres jugeait un des élèves suffisamment instruit dans le détail qu'il leur montrait, il le présentait au commandant, qui examinait l'élève ou le faisait examiner en présence des officiers de la corvette, et, s'il répondait d'une manière satisfaisante, lui délivrait un certificat signé par les officiers et visé par lui.

Une gratification de vingt-quatre livres était dans ce cas donnée au maître.

Il en était de même sur les bâtiments où servaient les élèves après leurs quatre mois de service obligatoire sur la corvette d'instruction, lorsqu'il leur restait à obtenir un certificat pour une des trois parties de leur instruction pratique.

Tout élève qui avait subi, avec succès, ses trois examens pratiques sur le gréement, le pilotage et le canonnage, et qui avait complété *huit mois* de navigation, soit sur la corvette, soit sur d'autres bâtiments, se présentait au commandant du vaisseau sur lequel il se trouvait, et celui-ci, s'il était d'ailleurs satisfait de la conduite de l'élève, le recevait *élève de la marine de deuxième classe*, en présence de tout l'état-major, et lui en donnait un certificat, au moyen duquel l'élève était payé aux appointements de *quatre cents* livres par an, du jour de sa réception.

Les élèves de troisième classe, embarqués sur les bâtiments de l'escadre et qui, à leur retour dans le port, n'étaient pas encore passés à la deuxième classe, embarquaient de nouveau sur la corvette d'instruction, jusqu'à un

prochain départ ou jusqu'à ce qu'ils eussent subi sur la corvette l'examen dernier, leur permettant d'être enfin admis. Toutefois si, au bout de deux ans, à compter du jour de leur admission dans la marine, ils n'avaient pu arriver à conquérir ce titre, ils étaient renvoyés à leurs parents, comme impropres au service de mer.

Élèves de la marine de deuxième classe.

Une fois admis à la deuxième classe, les élèves passaient de l'instruction purement pratique, à l'instruction théorique et pratique à la fois. Pour cela, il fut établi dans chacun des trois ports, une école des élèves de deuxième classe, à laquelle furent attachés cinq maîtres, savoir :

Un maître de manœuvre.
— d'artillerie.
— de construction.
— de dessin.

Le premier instruisait les élèves sur toutes les parties du gréement et de la voilure et les menait successivement aux ateliers de garniture, de voilure et de corderie, où les chefs d'ateliers avaient ordre de répondre à leurs questions. Il les menait aussi dans le port lorsqu'il s'y exécutait une opération particulière, telle que la mise en bassin, le virage en quille, la pose des mâts, la conduite en rade, et leur donnait des leçons très étendues sur la manœuvre des vaisseaux, sur le mouillage et l'appareillage.

Le maître de navigation enseignait les principes d'après lesquels sont construits les instruments servant à la navigation et la manière de les vérifier. Il apprenait aux élèves à faire et à calculer les observations, principalement celles de longitude et leur donnait de grands détails sur la réduction et la construction des routes. Il leur enseignait aussi la manière de lever les plans des rades et des ports, de tracer la configuration des îles et des côtes d'après les relèvements faits à la mer, et l'estime du chemin parcouru.

Le maître d'artillerie expliquait tout ce qui avait rapport à la pratique du canonnage, enseignait les principes théoriques de l'artillerie, tant sur le recul des pièces que sur les portées des boulets, comme aussi sur le jet des bombes. Il menait souvent les élèves dans le port pour leur faire remarquer toutes les

manœuvres relatives à l'embarquement et au débarquement des canons, et dans le parc pour leur expliquer la fabrication des affûts et autres ouvrages.

Le maître de construction faisait d'abord connaître toutes les parties d'un vaisseau au moyen de dessins bien faits. Il menait ensuite les élèves dans les chantiers pour leur montrer dans les plus grands détails toutes les pièces en place et leur assemblage ; dans les ateliers de mâture et dans ceux qui avaient rapport à la construction, et leur montrait ensuite la manière de tracer les plans d'un vaisseau et d'en calculer le déplacement.

Le maître de dessin instruisait plus particulièrement ceux des élèves qui paraissaient le plus susceptibles de ce genre d'instruction. Il leur montrait surtout à dessiner les vues des côtes et les menait sur le terrain pour les exercer à dessiner d'après nature.

Lorsque les élèves avaient acquis toutes ces connaissances, un aide-major d'escadre, ou tout autre officier nommé par le commandant du port, leur expliquait les principales évolutions navales.

Une fois par semaine les élèves étaient conduits aux écoles des batteries où ils faisaient l'exercice à feu, tant du canon que du mortier.

L'école des élèves de la marine de deuxième classe était située dans l'intérieur de l'arsenal où des salles spéciales étaient aménagées pour les leçons des maîtres.

Les élèves s'y rendaient à huit heures en hiver, à sept heures en été. Ils en sortaient à onze heures pour revenir à deux heures. Les cours finissaient à quatre heures en hiver, à cinq heures en été.

Un capitaine de vaisseau commandait l'école avec le titre de « directeur de l'école des élèves ». Cet officier supérieur outre les appointements de son grade recevait un supplément d'appointements de 2,400 livres par an, et ne faisait aucun service à la mer.

Tous les trois mois, un lieutenant de vaisseau par escadre pour l'école de Brest, deux par escadre pour les écoles de Rochefort et de Toulon, étaient détachés pour assister régulièrement aux études et y maintenir l'ordre, la police, la subordination et le respect des élèves pour les maîtres.

A mesure que des élèves de deuxième classe arrivaient dans le port, les commandants des escadres faisaient remettre par les majors au directeur de l'école, la liste de ces jeunes gens embarqués sur leurs escadres respectives, ainsi que celle de ceux qui étaient absents par congé ou autrement. Les élèves

présents dans le port qui manquaient aux écoles, étaient signalés par le directeur au commandant de leur escadre et punis par ces derniers d'arrêts ou de prison.

Pour passer de la deuxième classe à la première, les élèves de la marine étaient tenus de subir *trois* examens, sur les différents genres d'instruction qu'ils recevaient dans les écoles. Ces trois examens roulaient chacun sur une des trois catégories suivantes : 1° *Navigation et artillerie* ; — 2° *gréement et manœuvre* ; — 3° *constructions et évolutions navales*.

Ces examens avaient lieu en présence d'un conseil de marine, assemblé extraordinairement à la réquisition du « directeur de l'école des élèves » toutes les fois qu'il y avait quatre élèves jugés par lui en état de subir *un* des trois examens.

Le conseil était présidé par le commandant du port et avait pour membres, le major général de la marine, le directeur de l'école des élèves, les commandants et majors des escadres, le commandant de la corvette d'instruction du port, le directeur de chacune des trois directions, et les capitaines sous les ordres desquels les candidats avaient servi.

Les maîtres attachés à l'école y étaient aussi appelés pour interroger les candidats en présence du conseil, et donner leur avis sur la manière dont ceux-ci avaient répondu aux questions posées.

Lorsqu'un élève avait répondu d'une manière satisfaisante, le président du conseil de marine lui en délivrait un certificat, et dès lors cet élève était dispensé de suivre les leçons relatives aux matières sur lesquelles il avait subi avec succès l'examen.

Les trois examens subis d'une manière satisfaisante, l'élève de deuxième classe, muni d'un certificat de bonne conduite délivré par les capitaines sous les ordres desquels il avait servi depuis son admission à la deuxième classe, était, s'il avait au moins trois années de navigation, présenté avec tous ses certificats successifs au commandant du port.

Celui-ci nommait des officiers pour faire un rapport au conseil de marine, lequel examinait la validité des certificats.

Cette vérification faite, l'élève était reçu de première classe, et dès lors, dispensé de suivre les écoles, il était payé aux appointements de 500 livres par an.

Élèves de la marine de première classe.

Après avoir accompli six ans de navigation, en y comprenant le temps qu'il avait servi sur la corvette d'instruction, tout élève de première classe, muni de certificats de bonne conduite délivrés par les capitaines sous les ordres desquels il avait servi depuis son admission à la première classe, était présenté par le commandant de son escadre au commandant du port.

Celui-ci envoyait les certificats et les preuves de service de l'élève au ministre de la marine, en y joignant toutes les autres pièces lui ayant servi pour son admission à la première classe, et dès lors l'élève était susceptible d'être fait lieutenant de vaisseau.

Des dispositions particulières réglaient le service à bord, le logement, les postes de combat, le droit au commandement, l'uniforme et les règles générales de discipline des élèves des trois classes.

A bord, les élèves embarqués faisaient leur service à cinq *quarts*, afin de pouvoir se trouver toujours sous les ordres des mêmes officiers.

Les élèves de troisième classe n'avaient aucune autorité sur l'équipage. Ils servaient sur le pont avec les matelots.

Ceux de deuxième classe étaient subordonnés aux trois maîtres principaux, mais commandaient à tous les autres hommes de l'équipage. Ils faisaient exécuter les manœuvres commandées par les officiers, montaient dans les hunes pour inspecter les matelots, lorsqu'ils prenaient des ris ou carguaient les voiles, étaient présents lorsque les matelots viraient au cabestan pour les animer au travail, et allaient dans les chaloupes et les canots pour le service du vaisseau.

Les élèves de première classe avaient autorité sur tous les maîtres, à l'exception de ceux qui avaient un brevet d'officier. Leur service était le même que celui des élèves de deuxième classe. Comme eux, ils faisaient le point tous les jours, et les jours de combat étaient employés, soit sur les gaillards, à raison d'un élève sur chaque gaillard, soit sur la dunette ou dans les batteries, à raison de deux élèves par batterie.

Les élèves de troisième classe, ces jours-là, étaient employés aux batteries et, par exception, avaient alors autorité sur les matelots et canonniers des pièces confiées à leur surveillance.

Outre leur solde ordinaire, les élèves des trois classes avaient, à la mer, un supplément de vingt sous par jour. Il leur était, de plus, fourni une ration en nature.

Les élèves de troisième classe, à bord de la corvette d'instruction, avaient le même supplément et la même ration.

Les uns comme les autres ne pouvaient embarquer que les provisions portées sur un état visé par le commandant du bâtiment.

Les élèves couchaient et mangeaient dans un poste entouré de toile, établi sous le gaillard d'arrière, à bâbord du grand cabestan. Lorsqu'ils étaient trop nombreux, les plus anciens couchaient à la sainte-barbe. Sur les frégates où il n'y avait pas de logement sur le gaillard pour le commandant, les élèves mangeaient dans la sainte-barbe.

Il leur était permis d'avoir un mousse par deux ou trois élèves pour leur service.

A terre, ceux de la même escadre étaient tenus de prendre leurs repas dans l'auberge désignée, à cet effet, par le commandant de l'escadre. Leur table était présidée par un sous-lieutenant de vaisseau chargé d'y maintenir l'ordre et la décence. Le prix de la pension était fixé par le commandant de l'escadre. Les anciennes prohibitions relatives au mariage, à l'abandon du service, aux promenades à plus de deux lieues du port, et au terme des congés étaient renouvelées.

Tous les deux mois était passée une revue des élèves présents dans le port.

L'uniforme des élèves de la marine fut ainsi réglé :

A *la mer :* Habit-veste ou paletot en drap bleu de roi, revers et parements de même couleur. Le collet rabattu, de la couleur affectée à l'escadre dont ils faisaient partie ; gilet rouge, garni de deux rangs de boutons ronds ; culotte longue en drap bleu descendant jusqu'aux chevilles. Chapeau rond à la matelotte, bordé d'un galon de dix-huit lignes. Les revers de l'habit veste, garnis de cinq boutons, trois au-dessous ; manches coupées garnies de quatre boutons. La doublure de l'habit-veste en serge bleue, et celle du gilet en serge blanche. Les boutons timbrés d'une ancre.

A *terre :* Habit-veste et culotte en drap bleu de roi. Doublure de l'habit en serge bleue, les manches en botte. Les pattes des poches en travers, garnies de trois boutons, ainsi que les manches. L'habit sans paniers. Les boutons de cuivre doré portant une ancre. Chapeau bordé d'or. Épaulette de drap bleu,

lisérée de deux tresses en or de deux lignes de large, avec franges mêlées d'or et de soie bleue, portée sur l'épaule droite. Le collet rabattu, de la couleur de l'escadre.

Ces couleurs d'escadre étaient les suivantes :

1re	escadre,	cramoisi.	6e	escadre,	orange.
2e	—	blanc.	7e	—	violet.
3e	—	vert de Saxe.	8e	—	chamois.
4e	—	jaune citron.	9e	—	rose.
5e	—	bleu de ciel.			

Les élèves devaient porter continuellement l'uniforme.

Le nombre des élèves de la marine des trois classes, joint à celui des jeunes gens entretenus dans les deux collèges maritimes de Vannes et d'Alais, fut fixé à trois cent soixante.

Dès le 13 mai 1787, un premier examen fait à Alais permit d'admettre vingt-deux jeunes gens en qualité d'élèves de troisième classe.

Le 17 septembre suivant, Vannes en fournit vingt-quatre, dont neuf provenant du collège, et Alais vingt-sept, dont quinze du collège.

En 1788, Alais fournit trente-trois élèves, Vannes vingt-neuf.

En 1789, les examens donnèrent un total de quarante et une admissions.

Avec les volontaires créés par la même ordonnance, pour faire des sous-lieutenants de vaisseau, les élèves fournirent tous les sujets que la marine reçut de 1788 à 1790.

Les volontaires, placés un rang au-dessous des élèves de la marine, étaient aussi divisés en trois classes. Embarqués comme les élèves, ils remplissaient les mêmes fonctions. Ceux de première classe étaient subordonnés aux élèves de même classe et aux maîtres.

Leurs appointements étaient de 240 livres par an pour les volontaires de troisième classe, de 288 livres pour ceux de seconde classe.

Les volontaires de première classe touchaient 360 livres.

Leur uniforme était, à peu de chose près, le même que celui des élèves. La seule différence consistait en ce que le collet de leur habit à la mer était *bleu* pour tous indistinctement et leur chapeau non bordé d'or.



HEROISME OF [illegible] DE MARINE [illegible] OF [illegible].

A terre, l'habit des volontaires était sans collet. Ils ne portaient pas l'épaulette.

Les places de volontaires étaient réservées aux fils de gentilshommes, de sous-lieutenants de vaisseau ou de port, de négociants en gros, d'armateurs, de capitaines marchands et de gens vivant noblement.

Dans les bureaux de chaque inspection des classes était établi un registre pour l'inscription des jeunes gens appartenant aux catégories ci-dessus.

Les conditions d'admission étaient, en outre, d'avoir au moins seize ans, douze mois de navigation, et de savoir lire, écrire et compter.

Les candidats passaient un examen préalable pour justifier de leurs connaissances.

Il y eut aussi des élèves de port, destinés au recrutement du corps spécial des officiers de port. Ces élèves portaient le même uniforme que les élèves de la marine, avec le collet de velours noir.

L'histoire des élèves de la marine sous l'ancienne monarchie est bien courte. Ils n'eurent pas le temps de l'écrire dans nos fastes maritimes, et ils disparurent même avant la royauté qui les avait créés.

Cependant dans la courte période de leur existence, quelques traits de courage individuel honorèrent le corps des élèves.

Durant le conflit entre la Russie et la Turquie, en 1788, un corsaire portant pavillon russe ayant pris et conduit dans un port de Morée un bâtiment français qui avait quelques Turcs à bord, le chevalier de Saint-Félix, commandant la frégate *la Pomone*, envoya son canot et une chaloupe pour enlever à l'abordage le corsaire et sa prise.

Les officiers et les matelots français sautèrent sur le pont de l'ennemi, non sans éprouver de cruelles pertes parmi lesquelles celle de l'élève de marine Saint-Césaire, fils de l'ancien commandant de l'école du Havre. D'autres élèves furent grièvement blessés et parmi eux, le plus cruellement de tous, le jeune Pichon de la Gord, qui, les vêtements tout en feu, voulut se jeter à la mer pour éteindre les flammes qui le brûlaient.

Le malheureux resta suspendu à deux boulets ramés, le haut du corps hors de l'eau du côté de l'ennemi.

Aussitôt l'élève Beiley de Contenson se précipita à son secours et, malgré les exhortations de son camarade lui criant de ne pas s'exposer à une mort presque certaine pour le sauver, n'écoutant que son courage, parvint à dégager

le malheureux de la Gord, le chargea sur ses épaules et, sous le feu redoublé de la côte et du corsaire, l'emporta jusqu'à la chaloupe où l'accueillit un cri de joie et d'admiration.

Quelques jours auparavant, dans d'autres parages, l'élève de première classe de Fulconis contribuait particulièrement, avec le plus grand courage, à sauver dix bâtiments négriers échoués pendant l'ouragan qui ravagea la Martinique, le 16 août 1788.

Brave jeunesse! Que ne promettait pas à la marine française un si bel héroïsme!

Mais les « élèves » devaient porter le poids des rancunes accumulées depuis longtemps contre les officiers du « Grand corps », par suite de l'insolence et du dédain qu'ils affichaient vis-à-vis des officiers bleus, et lorsque l'Assemblée nationale discuta les bases d'une nouvelle organisation de la marine militaire française, la suppression des élèves fut décidée.

« *Vos élèves*, avait dit Prieur, lors de la discussion à ce sujet, *ce sont encore des officiers de marine! Nous n'en voulons ni par une porte ni par une autre!* »

Malgré les plus sages observations des membres de l'Assemblée ayant appartenu à la marine, tout l'ancien personnel, avec les collèges, les écoles d'élèves, fut supprimé, et remplacé par un corps dont la nouvelle composition offrait si peu de garanties, qu'on aurait pu la croire conseillée par les ennemis de la France.

La suppression des écoles d'un côté, l'émigration et la guillotine de l'autre achevèrent l'œuvre de destruction, dont la République et l'Empire eurent à supporter les tristes et douloureuses conséquences.





CHAPITRE XIII

LES ASPIRANTS DE 1791 A 1810



N 1790, lorsque l'Assemblée nationale voulut se rendre compte de ce que c'était qu'une marine, les uns lui affirmèrent que c'était une administration, d'autres soutinrent que ce ne pouvait être qu'une armée.

De cette divergence d'opinions et de l'ignorance de la majorité des membres de l'Assemblée au regard de l'organisation si délicate que celle d'une institution telle qu'une grande marine, naquit, comme nous l'avons dit à la fin du précédent chapitre, une création bizarre, dangereuse et qui amena rapidement la ruine de notre puissance maritime.

La seule préoccupation des nouveaux législateurs était de réagir, à tout prix, contre les privilèges, sans vouloir comprendre que, pour l'armée de mer surtout, ils allaient se heurter à des impossibilités frappant d'impuissance toutes leurs conceptions égalitaires.

Le corps de la marine est supprimé! telle fut la déclaration par laquelle débuta la loi du 15 mai 1791.

Paroles trop vraies, que l'expérience se chargea de consacrer.

La loi du même jour relative à la nouvelle organisation de la marine créait des écoles publiques gratuites d'hydrographie et de mathématiques dans les principaux ports du royaume, écoles dans lesquelles était admis de droit

tout *citoyen* âgé de treize ans au moins, sachant lire, écrire, connaissant les quatre premières règles de l'arithmétique et muni d'un certificat de la municipalité du lieu de sa naissance. La police de ces écoles appartenait à la municipalité de la ville, et les places de professeur étaient données au concours.

A partir de l'âge de quinze ans jusqu'à celui de vingt, les jeunes citoyens se destinant à la marine étaient admis à se présenter à un concours ouvert, chaque année, dans les principales villes maritimes, pour l'obtention des places d'*aspirants entretenus* destinés à remplacer les élèves et les volontaires de la marine, dont le titre fut supprimé et dont deux cents, n'ayant pas encore accompli trois années de navigation à cette époque, furent conservés au service jusqu'à complément de ce temps de navigation.

Avec les aspirants provenant du concours, ils complétèrent le nombre le trois cents aspirants fixé par la loi.

Ceux des élèves et des volontaires qui avaient trois années de navigation durent se retirer. On leur conserva, pendant trois ans, au maximum, la moitié de leurs appointements.

Les jeunes gens se présentant au concours pour les places d'aspirants entretenus devaient, avant le 1er janvier, prévenir de leur désir de concourir le ministre de la marine, et lui indiquer dans quelle ville, parmi les douze centres d'examen établis, ils désiraient subir leur épreuve.

D'après toutes ces demandes, le ministre faisait, entre les villes du concours, la répartition des places vacantes, proportionnellement au nombre des concurrents dans chaque ville.

Les concurrents, à leur arrivée dans la ville du concours, devaient se présenter au greffe de la municipalité pour s'y faire inscrire.

Le concours était public. Il était présidé par la municipalité du lieu, et toutes les personnes chargées de quelque fonction dans l'instruction publique étaient invitées à y assister. La présence du professeur de mathématiques était obligatoire.

Les candidats étaient examinés sur l'arithmétique, la géométrie, les éléments de navigation et ceux de statique, et ce, dans l'ordre de leur inscription au greffe, et après présentation de leur extrait baptistaire permettant de contrôler leur âge.

Le juge du concours était l'examinateur des aspirants de la marine, fonction créée spécialement à cet effet, et dont le titulaire, nommé par le roi,

touchant un traitement de 6,000 livres par an, plus 4,800 livres pour ses frais de voyage.

Tous les concurrents appelés et interrogés, l'examinateur déclarait publiquement les noms de ceux qu'il avait jugés mériter, de préférence, le nombre de places d'aspirants déterminées pour la ville. Le président prononçant la clôture du concours, en faisait dresser procès-verbal signé par les membres présents de la municipalité, l'examinateur, le professeur de mathématiques et tous ceux qui y avaient assisté, après avoir été invités.

Copie de ce procès-verbal était envoyée au ministre, ainsi que l'extrait baptistaire de ceux que l'examinateur avait déclaré mériter les places vacantes d'aspirants.

Le ministre envoyait à ces derniers une lettre d'admission, leur indiquant le port dans lequel ils devaient se rendre, et donnait les ordres nécessaires pour les faire comprendre sur les états.

Une fois nommés, les *aspirants* étaient admis à servir pendant trois ans sur les vaisseaux de l'État, aux appointements de 15 livres par mois pour leur première année de service ; 30 livres pour leur seconde année ; et 40 livres pour leur troisième et dernière année.

Au bout de ces trois ans, ils se retiraient et étaient remplacés par un nombre égal de jeunes gens reçus au concours.

Pour devenir officier, et obtenir le premier grade de la hiérarchie, celui d'enseigne de vaisseau, rétabli par la loi, il fallait avoir au moins quatre ans de navigation, et au moins dix-huit ans d'âge.

Les aspirants qui, avant leur admission à ce titre, n'avaient jamais navigué, se trouvaient donc, obligés qu'ils étaient de se retirer au bout de trois années de service, ne pas remplir une des conditions exigées.

Pour leur permettre d'accomplir ce temps de quatre années de navigation, on imagina d'obliger les armateurs à recevoir, à bord des bâtiments de 150 tonneaux et au-dessus, un *aspirant*, de ceux qui, après trois ans d'entretenement, n'avaient pas complété les quatre années exigées pour être admissibles au concours pour le grade d'enseigne entretenu.

Mais le contingent provenant des aspirants ne suffisait pas à remplir les vacances, tous les jours plus nombreuses par suite de l'émigration des officiers nobles appartenant à l'ancien corps de la marine.

La loi décida que tous les navigateurs ayant au moins quatre ans de

navigation, soit sur les bâtiments de commerce, soit sur ceux de l'État, sans aucune distinction entre ceux qui auraient été ou non aspirants, pouvaient se présenter aux concours ouverts tous les ans, à Brest, à Rochefort et à Toulon, pour l'obtention du grade d'enseigne entretenu.

Disons, en passant, qu'un décret subséquent de la Convention en date du 13 janvier 1793, imposa aux candidats qui n'avaient pas été aspirants, l'obligation d'avoir servi sur les vaisseaux de l'État, comme officiers mariniers, aides, seconds ou maîtres pilotes, ou comme lieutenants sur les bâtiments de commerce, mais toutes ces prescriptions, tous ces décrets ne recevaient qu'une application très restreinte par suite de l'anarchie qui régnait dans les ports. — Continuons.

A leur arrivée dans l'un des trois ports cités plus haut, les candidats devaient se présenter au commandant de la marine, qui ne pouvait les inscrire qu'après justification de leur âge et du temps de navigation exigé par la loi.

Avant le concours, avait lieu un examen préliminaire public, en présence de l'état major du port. Cet examen fait par un officier du département, un maître d'équipage et un maître canonnier, nommés par le ministre pour chaque concours, portait sur le gréement, la manœuvre, le canonnage et les évolutions navales.

Ceux d'entre les concurrents, déclarés, après cet examen, suffisamment instruits pour subir le concours, étaient examinés en séance publique présidée par le commandant du port, en présence de l'état-major et des professeurs, sur l'arithmétique, la géométrie, l'algèbre, la mécanique des fluides et des solides, la théorie et la pratique de la navigation. Le juge du concours était l'examinateur des aspirants de marine.

Après les mêmes formalités que celles édictées pour le concours des aspirants, un brevet d'enseigne de vaisseau *entretenu*, était envoyé par le ministre aux candidats admis.

Le nombre des enseignes entretenus avait été fixé à deux cents par la loi du 10 août 1791. Cette même loi avait créé une autre catégorie d'enseignes, dits enseignes *non entretenus*, dont le nombre était illimité, et qui étaient nommés à la suite d'examens portant seulement sur les éléments des mathématiques, et sur la théorie et la pratique de la navigation. On n'exigea même des candidats à ce titre que neuf mois de navigation sur les vaisseaux de l'État (loi du 15 novembre 1791).

Cependant, aucune école de théorie ne devant être conservée dans les ports pour les aspirants, presque constamment à la mer, il parut juste de ne pas soumettre à l'obligation préalable du concours d'enseigne entretenu ceux de ces jeunes gens qui, au moment où ils auraient accompli leurs quatre années de navigation, se trouveraient au loin.

Une loi du 14 octobre 1791 décida que ceux des aspirants qui se trouveraient dans ces conditions particulières d'éloignement, pourraient, sur la demande de leur capitaine, être autorisés par le commandant de l'escadre de la division, ou du vaisseau, à remplir provisoirement les fonctions d'enseigne, s'il se trouvait, toutefois, des places de ce grade vacantes.

Mais, trois mois au maximum après son retour en France, l'aspirant faisant fonctions d'enseigne dans ces conditions, était tenu de se présenter au premier concours d'*enseigne entretenu* ; s'il était reçu, son service d'enseigne comptait du jour où il avait commencé à en remplir les fonctions.

S'il échouait, ce temps de service ne pouvait jamais lui être compté comme service d'enseigne.

Chaque jour, le gouvernement cherchait à épurer les cadres et à les réorganiser.

Il fallait, à tout prix, remplir les vides, tous les jours plus grands, causés par l'émigration, et une loi complémentaire, en date du 17 septembre 1792, édicta quelques dispositions nouvelles et décida que le nombre des aspirants, auparavant fixé à trois cents, serait illimité, mais que ces jeunes gens n'auraient aucun grade militaire « *le seul objet de leur institution étant de procurer aux jeunes gens qui se destinent au service de la mer les moyens de s'instruire et d'acquérir le temps de navigation pour devenir officier* ».

En temps de paix comme pendant la guerre, les aspirants devaient être répartis, de la manière suivante, sur les vaisseaux de l'État :

Un vaisseau de cent canons et au-dessus devait avoir *neuf* aspirants.

Les vaisseaux de soixante-quatorze à cent canons en avaient *sept*.

Les frégates de trente-deux canons et au-dessus, *quatre*.

Enfin ce nombre était fixé à *deux* pour les corvettes, les flûtes, les gabarres et les autres bâtiments portant des canons du calibre de quatre livres.

Le port de l'uniforme n'était autorisé pour les aspirants que pendant qu'ils étaient employés.

Cet uniforme se composait d'un habit, d'une veste et d'une culotte de drap ou d'autre étoffe *bleu national*, et d'un chapeau rond.

Pour toute distinction, des boutons timbrés d'une ancre surmontée du bonnet de la Liberté.

Suivant qu'ils avaient une, deux ou plus de deux années de navigation, les aspirants étaient de troisième, deuxième ou première classe, payée chacune comme nous l'avons dit plus haut.

Ils n'étaient d'ailleurs appointés que pendant qu'ils étaient employés sur les vaisseaux de l'État, du jour de l'établissement du journalier jusqu'à la revue de désarmement.

Il ne leur était même pas donné de conduite pour se rendre dans le port d'embarquement.

Toutefois ils touchaient une gratification d'un mois de solde à l'armement, et de quinze jours au désarmement.

Ils étaient tenus à être porteurs d'un livret, à eux adressé par le major de la marine en même temps que leur certificat. Sur ce livret étaient constatées la durée et l'espèce de leurs campagnes, et, à la mer, au moment où arrivait pour eux le passage à une classe supérieure, constatation en était faite sur le livret par le commandant du bâtiment et par l'officier civil chargé du détail à bord. En même temps le commandant l'annonçait publiquement sur le gaillard d'arrière, et, dès ce jour, l'aspirant jouissait des avantages de sa nouvelle classe.

La limite d'âge minima pour pouvoir être embarqué en qualité d'aspirant fut fixée à quinze ans, la limite maxima à vingt-cinq ans. Pour pouvoir être embarqué, il fallait se faire inscrire sur un registre tenu, à cet effet, chez le major général de la marine, dans les quatre ports de Brest, Toulon, Rochefort et Lorient.

Les aspirants avaient le droit de choisir celui de ces quatre ports le plus à leur convenance, mais ils ne pouvaient, à peine de privation d'embarquement pendant un an, se faire inscrire dans deux ports à la fois.

Les listes d'embarquement établies par le major général, et communiquées aussitôt aux aspirants, les faisaient alterner de trois en trois rangs par classe.

Mais cette organisation ne reçut guère d'applications. Les arsenaux étaient désorganisés. Dans les ports des scènes révolutionnaires se passaient à chaque

C'était cependant un grand pas en avant, car jusqu'alors, depuis quatre ans, la seule école des futurs officiers était les traversées, la rencontre de l'ennemi, le combat, et si les écoles sont nécessaires au bon recrutement des officiers de terre, *a fortiori*, l'armée de mer ne peut s'en passer, car elle a toujours devant elle deux ennemis à combattre : l'homme et les éléments.

La loi du 3 brumaire (25 octobre) fit revenir en arrière.

Cette loi créait deux classes d'aspirants.

Etaient admis dans la *deuxième classe* les jeunes gens âgés de douze ans au moins et de dix-huit ans au plus, qui, ayant *six* mois de navigation, satisfaisaient à un examen sur l'arithmétique démontrée.

Étaient admis à la *première classe* les jeunes gens âgés de quinze à vingt ans qui, ayant *vingt-quatre* mois *effectifs* de navigation, dont six sur les bâtiments de la République, répondaient d'une manière satisfaisante à un examen sur la géométrie, la théorie du pilotage, les éléments de tactique et la manœuvre des gréements.

Les aspirants de première classe étaient *entretenus* à tour de rôle pendant deux ans et le nombre de ceux qui étaient entretenus devait constamment s'élever à *deux cents*.

Pour devenir enseigne de vaisseau, il fallait avoir quarante-huit mois effectifs de navigation, être âgé de dix-huit ans au moins, de vingt-huit ans au plus, et subir un examen sur toutes les manœuvres, mouvements et évolutions d'un vaisseau naviguant *seul*, ainsi que sur la pratique du canonnage. Un dixième des places était réservé aux maîtres entretenus et aux officiers mariniers. Cette loi supprimait en même temps le corps existant des officiers de vaisseau de tous grades, le reconstituait encore une fois sur de nouvelles bases comportant *six cents enseignes de vaisseau* choisis, en attendant le recrutement au moyen des nouveaux aspirants, parmi les anciens aspirants, les enseignes entretenus et non entretenus, les capitaines et seconds capitaines des bâtiments de commerce ayant navigué au long cours et servi sur les bâtiments de guerre de l'État depuis le commencement de la Révolution.

Ouvrage des derniers moments de la Convention, décrétée au milieu des orages, des événements et des travaux de tous genres qui l'avaient assaillie au terme de sa session, cette loi, qui devait être mise à exécution dès le 1er nivôse suivant, ne présentait au gouvernement du Directoire, qui venait de

succéder à celui de la Convention, que des entraves et l'enchaînant dans tous ses moyens d'exécution.

Elle fut suspendue après un message du Directoire au conseil des Cinq-Cents, en date du 12 frimaire[1], et la suspension ne fut levée que par la loi du 9 pluviôse an IV.

Quelque imparfait que fût le mode nouveau de recrutement des officiers de vaisseau, il commença la régénération de la marine jusque-là presque entièrement composée des marins du commerce, accueillis en masse aux concours d'enseignes pour remplir les vides causés par l'émigration. « Les aspirants, dit le baron Roussin, épurèrent la marine et produisirent la majorité des officiers généraux et la presque totalité des capitaines de vaisseau qui formaient, vers la fin de la Restauration, le cadre des officiers supérieurs de la marine française. »





CHAPITRE XIV

LES ÉCOLES FLOTTANTES DE 1810 A 1816

En 1810, Napoléon, à l'apogée de sa puissance, n'avait plus à redouter que l'Angleterre, restée maîtresse sur mer, et la Russie à laquelle il avait inutilement sacrifié la Suède et la Turquie.

Sortant de l'indifférence qu'après les insuccès de sa marine, et surtout depuis Trafalgar, il avait paru montrer au regard de nos forces navales, en tant que pivot de ses combinaisons stratégiques, l'empereur qui, en 1807, avait cependant commencé à s'occuper de l'instruction des officiers, décida la création d'écoles flottantes, destinées à procurer le recrutement des officiers de vaisseau.

Le 27 décembre 1810, un décret daté de Fontainebleau, porta création et organisation, dans chacun des ports de Brest et de Toulon, d'une école spéciale de marine, placée sous l'autorité directe du préfet maritime.

On n'était admis à l'École que par un décret, et les élèves devaient avoir treize ans au moins, quinze ans au plus, être d'une bonne constitution et sans difformité corporelle.

Les seules connaissances exigées étaient de savoir écrire avec netteté et correction, et d'être instruit des quatre premières règles de l'arithmétique, des fractions, du calcul décimal et des carrés et des cubes jusqu'aux progressions.

On ne pouvait rester à l'École au delà de l'âge de dix-huit ans, et par exception au delà de celui de dix-neuf.

Une disposition importante de la nouvelle organisation consistait dans le retour aux anciens errements de la monarchie qui attachaient au service de la marine, les élèves du jour de leur entrée à l'École, en assurant le titre d'aspirant de deuxième classe à ceux qui, au bout de trois années de service, n'auraient pas été reconnus capables d'être admis à celui d'aspirant de première classe.

Nous verrons sous la Restauration reparaître, sinon en théorie, du moins dans la pratique, cette disposition malheureuse qui, en paralysant l'émulation, donna alors de si mauvais résultats.

Le nombre des élèves fut fixé à trois cents pour chaque École, payant chacun une pension annuelle de huit cents francs, sauf ceux auxquels l'Empereur se réserva d'accorder des bourses ou des demi-bourses.

L'uniforme des nouveaux élèves fut ainsi réglé : habit de grand uniforme en drap bleu, parements et collet de même, gilet de drap bleu, garni de deux rangs de petits boutons, culotte bleue de drap, chapeau noir à la matelote, bordé d'un galon de poil de chèvre avec ganse en or. Les boucles de souliers et de jarretières en cuivre doré uni.

Le petit uniforme se composait d'un habit-veste en drap bleu, revers garnis de cinq boutons, collet et parements de même, manches coupées, garnies de quatre boutons, d'une veste écarlate en drap, d'une culotte longue, en drap bleu et d'une capote en grosse étoffe.

Les boutons de cuivre doré étaient timbrés d'une ancre et des mots : *Élèves de la marine*. Le petit équipement des élèves, réglé avec la précision que Napoléon apportait ou faisait apporter dans les plus petits détails de l'administration, comprenait :

Un havre-sac.
Six chemises dont deux bleues.
Six cravates de percale.
Deux cols de soie noire plissés.
Six mouchoirs.
Quatre bonnets de coton.
Douze serviettes.
Deux paires de souliers.

Une paire de bottes.
Une brosse à habits.
Deux peignes.
Une brosse à peignes.
Un couvert complet en étain.

Chaque École était commandée par un capitaine de vaisseau, ayant sous ses ordres un capitaine de frégate, commandant en second, quatre lieutenants et quatre enseignes de vaisseau.

Les élèves étaient divisés en quatre brigades et chaque brigade en deux escouades.

Chaque brigade était commandée par un élève ayant le titre de contre-maître et portant comme signe de distinction, deux contre-épaulettes, or et soie rouge. Le commandement de chaque escouade était dévolu aussi à un élève portant le titre de quartier-maître, placé sous les ordres du contre-maître et ayant, comme signe distinctif, une seule contre-épaulette or et soie rouge, sur l'épaule droite.

Les places de contre-maître et de quartier-maître étaient amovibles et réservées aux élèves de première classe.

Les deux vaisseaux choisis pour servir d'écoles flottantes furent à Brest : *l'Ulysse*, qui prit le nom de *Tourville*, et à Toulon un vaisseau russe capturé, qui s'appela le *Duquesne*. Ces bâtiments furent aménagés de façon à réserver aux élèves toute la batterie basse du vaisseau sur l'arrière du grand mât jusqu'à la sainte-barbe. Une partie de la batterie haute fut installée pour servir aux études. Par une excellente mesure, l'instruction devait être pratique et théorique simultanément, mais la pratique dominait par trop. Les maîtres de manœuvre, de canonnage, de charpentage et le capitaine d'armes du vaisseau donnaient aux élèves, sous les ordres et la direction des officiers, des leçons sur toutes les pratiques de la profession de marin. Ils les conduisaient pour cela dans les chantiers et dans les ateliers du port et sur les bâtiments mettant à la voile. Le professeur d'hydrographie du port et le maître de dessin les instruisaient sur l'arithmétique, les éléments de géométrie et de trigonométrie rectiligne nécessaires à l'intelligence du pilotage et sur les éléments de la navigation.

Un second degré d'instruction comportait des leçons sur la trigonomé-

trie sphérique, la théorie et la pratique complète de la navigation, les éléments de statique avec leurs applications aux machines employées à bord des vaisseaux, et les observations et calculs nautiques.

Le total des élèves de chaque école était, pour l'instruction, divisé en trois classes. Tous les six mois un examen permettait de s'assurer de leurs progrès sur la pratique.

Pour passer de la troisième classe à la seconde, il fallait répondre, d'une manière satisfaisante, à un examen sur l'arithmétique et la géométrie fait tous les ans, et réunir cent vingt jours de navigation soit sur le vaisseau-école, soit sur les bâtiments où les élèves allaient par détachements s'instruire des détails de l'appareillage.

Pour passer à la première classe, il fallait satisfaire à un examen sur la pratique, sur la navigation et la statique, et avoir quatre cents jours de navigation.

Après la troisième année de service, les élèves de première classe sortaient de l'école pour servir dans les équipages de haut bord, en qualité *d'aspirants de première classe brevetés*, et dès lors, ils étaient susceptibles de concourir pour le grade d'enseigne de vaisseau.

Tous les élèves qui, après trois ans de service, n'avaient pu atteindre à la première classe, étaient néanmoins maintenus au service, mais étaient seulement nommés aspirants de deuxième classe.

Les élèves recevaient une solde de cinquante centimes par jour, dont la moitié leur était retenue pour former leur masse de linge et chaussures et pour leur blanchissage. L'autre moitié leur était distribuée comme empoche, chaque semaine.

Une masse d'habillement de quatre-vingts francs fut constituée pour chaque élève. Cette masse devait, à sa sortie de l'école, lui fournir un habillement neuf. Une ration de matelot et un traitement de table de cinquante centimes par jour et payé par mois, furent alloués à chaque élève, et un chef de gamelle, nommé par le commandant, fut chargé d'aviser, au moyen de ce traitement, à tous les soins de la nourriture de ses camarades.

Un conseil d'administration présidé par le commandant et composé d'un lieutenant, d'un enseigne, du capitaine de frégate rapporteur et d'un quartier-maître secrétaire fut chargé de la gestion de l'École. Le commissaire aux revues assistait aux séances de ce conseil.

Le régime de ces établissements laissait beaucoup à désirer sur certains points.

Bien que le chiffre de trois cents élèves par école fixé par le décret d'organisation n'ait jamais été atteint, il n'en est pas moins constant que leur nombre, même réduit, était quand même trop élevé relativement au local, mal disposé d'ailleurs pour son usage. Le régime alimentaire était aussi insuffisant pour des jeunes gens en pleine croissance, et assujettis à des exercices corporels fatigants et continuels. Le régime des études était défectueux et le temps, perpétuellement partagé entre les leçons de théorie et les exercices du corps sans profit marqué pour chacune de ces parties.

Ce qui laissait le plus à désirer était la composition du personnel attaché à l'école. Les circonstances, en appelant au service actif la presque totalité des officiers de marine nécessitée par la permanence des flottes, ne laissaient disponibles pour des emplois si importants que ceux d'entre ces officiers qui, peut-être, n'avaient pas été jugés capables de servir utilement ailleurs.

Aussi la conduite des élèves ne laissa pas que de donner lieu à de sérieux reproches, causés par des scandales que facilitait le peu de surveillance à laquelle ils étaient soumis.

Toutefois, malgré tout, ces élèves étaient marins et ils fournirent un contingent d'aspirants et d'officiers de vaisseau bien supérieur à celui qu'avait jusqu'alors fourni la loi de 1795.

Les aspirants entrés au service sous l'empire de cette dernière loi, se mirent au travail pour ne pas être dépassés par leurs cadets, ce qui exerça une heureuse influence sur le niveau intellectuel du corps de la marine à cette époque.

Après la première abdication de Napoléon, une ordonnance de Louis XVIII, en date du 1[er] juillet 1814, porta à *cinq*, au lieu de *quatre*, le nombre d'années de navigation exigées pour pouvoir devenir enseigne de vaisseau.

Une ordonnance antérieure avait, à la date du 25 mai, reconstitué, en faveur du duc d'Angoulême, amiral de France, l'état-major de l'ancienne compagnie des gardes du pavillon.

Soixante aspirants de première classe, devaient, au cas où l'amiral irait à la mer ou dans un port, être encadrés par cet état-major permanent, et former la garde de l'amiral, conformément aux prescriptions des anciennes ordonnances. Ces soixante aspirants furent remplacés par un nombre égal

d'élèves de première classe, jusqu'à la suppression de la compagnie en 1830.

Le 25 novembre une nouvelle organisation des aspirants provisoirement maintenus au service, fut annoncée.

Le 31 janvier 1816, les écoles de Brest et de Toulon étaient supprimées et les aspirants, au nombre de six cent quarante soumis à une sévère épuration royaliste et cléricale. Ceux qui furent conservées prirent le titre d'élèves de la marine.





CHAPITRE XV

LE COLLÈGE D'ANGOULÊME ET LES COMPAGNIES D'ÉLÈVES DE LA MARINE LE CONCOURS DIRECT ET LE VAISSEAU ÉCOLE L'*ORION* DE 1816 A 1830

« L'ÉDUCATION *pratique et l'instruction théorique des jeunes gens qui se destinent au service de la marine, ne peuvent marcher simultanément. La première exige un collège spécial, la seconde des bâtiments armés exprès.*

Ainsi s'exprimait le ministre Du Bouchage dans le rapport qu'il adressait à Louis XVIII, au sujet de la réorganisation des écoles de la marine.

L'ordonnance du 31 janvier 1816 faisant suite à ce rapport, blâmait le système d'éducation adopté sur les écoles spéciales de Brest et de Toulon « qui, disait-elle, présentait ce grave inconvénient de comprimer, par une vie sédentaire et trop isolée, le développement des facultés physiques et morales des élèves, et de les former pour des fonctions subalternes plutôt que pour le service honorable qu'ils sont appelés à remplir. »

En conséquence, ces écoles étaient supprimées, ainsi que le titre et le grade d'aspirant de la marine, et l'éducation des jeunes gens se destinant au service de la marine militaire était ainsi réglée :

L'éducation *théorique* leur serait donnée dans un établissement à ce spécialement destiné, sous la dénomination de Collège royal de la marine.

L'éducation *pratique* leur serait donnée dans les ports sur des corvettes d'instruction armées à cet effet.

Les élèves admis au Collège royal de la marine auraient le titre d'*élèves de la marine de troisième classe.*

Ceux qui, après avoir terminé au Collège royal leur éducation *théorique*, seraient embarqués sur les corvettes d'instruction, auraient le titre d'*élèves de la marine de deuxième classe.*

Enfin ceux qui auraient terminé sur les corvettes leur éducation théorique et pratique auraient le *titre* et le *grade* d'*élèves de la marine de première classe.*

Nous verrons plus loin l'organisation spéciale relative aux élèves de première et de deuxième classe

Collège d'Angoulême.

Le Collège royal de la marine fut établi dans la ville d'Angoulême, choisie par le ministre à cause de sa position centrale et en même temps rapprochée d'un grand port, celui de Rochefort, distant seulement de vingt-cinq lieues.

« *L'esprit y est bon, les vivres y sont abondants et à des prix raisonnables, et il me semble d'ailleurs*, ajoutait le ministre dans son rapport au roi, *que le nom de cette ville sera d'un heureux augure pour l'établissement, et qu'il excitera les élèves à se rendre un jour dignes de l'auguste protection de l'amiral de France.* »

En présence de la dernière des raisons invoquées par M. Du Bouchage pour justifier son choix, on ne peut s'empêcher de penser qu'il fut heureux pour les futurs officiers de marine que l'amiral de France ne portât pas le nom d'une ville située à cent lieues de la mer et loin de tout cours d'eau.

Le nombre des élèves fut fixé à cent cinquante au maximum, et l'âge d'admission de treize à quinze ans.

Jamais, même au temps de sa plus grande activité, ce chiffre de cent cinquante élèves ne fut atteint par le Collège.

Le prix de la pension fut de 800 francs par an ; celui du trousseau de 600 francs, une fois donnés.

Devaient être admis, de préférence, les fils d'officiers militaires et civils de la marine, ainsi que ceux des officiers de toutes armes et des magistrats qui, ayant servi le roi avec zèle et fidélité, *auraient transmis les mêmes principes à leurs enfants*.

Des bourses ou des demi-bourses furent accordées aux fils des officiers de marine qui avaient été tués ou blessés grièvement, ou qui, par leurs services, avaient acquis des droits particuliers à la bienveillance du souverain.

L'uniforme fut ainsi réglé :

Pour la grande tenue : un habit en drap bleu, avec parements et collet de même ; un gilet de drap bleu, garni de deux rangées de petits boutons ; une culotte longue en drap bleu ; un chapeau monté à la française. Souliers avec boucles unies en cuivre doré.

Pour la petite tenue : un habit veste ou paletot de drap bleu, avec revers, collet et parements de même couleur, les revers garnis de cinq boutons, les manches coupées et garnies chacune de quatre boutons ; une culotte longue et un gilet en drap bleu. Chapeau rond, à la matelote, bordé d'un galon de poil de chèvre. Hâtons-nous de dire que, d'ordinaire, les élèves allaient nu tête dans l'intérieur du Collège.

Le petit équipement fut, à très peu de chose près, le même que celui des élèves des écoles flottantes de l'empire.

Le personnel du Collège dut se composer d'un contre-amiral ou d'un capitaine de vaisseau, portant le titre de gouverneur des élèves de la marine royale, de deux sous-gouverneurs, capitaines de vaisseau ou de frégate, et de cinq aides-majors, lieutenants de vaisseau ou enseignes.

Des professeurs de belles-lettres, d'histoire, de géographie, de mathématiques, d'hydrographie, de dessin, de langue française, de langue anglaise furent chargés de l'instruction des élèves.

Un quartier-maître trésorier, un chirurgien-major, un économe et un aumônier complétèrent le cadre supérieur du Collège, auquel furent aussi attachés comme instructeurs militaires, un sous-officier d'artillerie de marine, des maîtres et des officiers mariniers.

Les élèves devaient être divisés en cinq brigades, commandées chacune par un lieutenant de vaisseau ou un enseigne, mais le petit nombre d'élèves

admis pendant les premières années de l'institution ne permit de constituer que trois brigades.

Tous les trois mois devait avoir lieu un examen fait par les professeurs en présence de l'état-major du Collège, et, à la suite de cet examen, deux élèves, par brigade, étaient choisis pour remplir les fonctions de brigadier et de sous-brigadier.

L'ordonnance disait bien que chaque brigade devait correspondre à un degré différent d'instruction, et que tout élève ayant, dans le courant de l'année, rétrogradé de deux brigades, par suite d'insuffisance dans ses examens trimestriels, devait être licencié. Mais, si un certain ordre fut observé dans la répartition des élèves par brigade, il n'y eut jamais d'exemple de l'application de la dernière prescription.

Tous les ans, au premier avril, l'examinateur de la marine se rendait à Angoulême pour procéder à l'examen des élèves admis à concourir pour l'obtention du titre d'élève de deuxième classe.

En théorie, pouvaient seuls concourir les brigadiers et les sous-brigadiers des brigades et les élèves des deux premières classes, mais cette distinction ne fut jamais observée. Toute l'école concourait.

L'examen, fait avec indulgence, portait sur les matières du cours d'études : arithmétique, géométrie, les deux trigonométries, le traité de navigation, les éléments de statique, la langue française, l'histoire, la géographie, les éléments de langue anglaise, la construction des cartes, le lavis des plans et les vues des côtes.

L'indulgence était nécessaire, car les jeunes élèves étaient, d'ordinaire, d'une faiblesse remarquable, due, d'un côté, à l'insuffisance des professeurs chargés de les instruire, et de l'autre à la faiblesse de la direction un peu trop débonnaire.

Cependant il y eut quelques rares exemples d'élèves licenciés pour n'avoir pu, après trois ans de séjour au collège, satisfaire à l'examen de sortie, mais il fallut, pour cela, que leur ignorance fût trop grande pour permettre leur admission comme élèves de deuxième classe.

Élèves de deuxième classe

L'ordonnance relative aux élèves de deuxième classe édicta une série de prescriptions qui, si elles avaient pu être appliquées, auraient utilement contrebalancé l'insuffisance de l'enseignement donné à Angoulême, et produit d'excellents résultats.

Mais, d'un côté, le très petit nombre d'élèves de deuxième et de première classe, d'un autre côté, la pénurie des ressources empêchèrent d'appliquer une grande partie de ces prescriptions, dont nous donnons ci-après la teneur.

Les jeunes gens auxquels le roi conférait le titre d'*Élèves de la marine de deuxième classe*, devaient être dirigés sur le port de Rochefort, et embarqués en nombre égal sur deux corvettes, pour accomplir deux campagnes d'instruction, chacune d'environ dix mois.

Ces corvettes devaient naviguer de conserve pendant une partie des campagnes, afin de mettre les élèves à même de former leur coup d'œil sur les manœuvres, les mouvements et la marche d'un bâtiment relativement à un autre, et pour entretenir et exciter leur émulation.

En quittant la conserve réciproque, les deux corvettes devaient terminer la première campagne, commençant en juin et finissant en avril de l'année suivante, en allant, l'une à Brest, l'autre à Toulon, où elles étaient réparées et réarmées.

Vers le 15 juillet commençait la seconde campagne, qui se terminait au mois de mai suivant.

Les deux bâtiments se rejoignaient en un point déterminé, naviguaient de conserve et allaient ensuite, celui venant de Toulon, déposer à Brest, celui venant de Brest, déposer à Toulon les élèves qui devaient être attachés à chacun de ces deux ports. Cela fait, les deux corvettes rejoignaient Rochefort avec le restant des élèves destinés à cette ville.

Pendant la première campagne, les élèves de deuxième classe étaient subordonnés au maître d'équipage, au maître canonnier, au chef de timonnerie, et n'avaient aucune autorité sur les hommes de l'équipage.

Pendant la seconde campagne, ils restaient subordonnés aux maîtres, mais commandaient à l'équipage. Au retour de cette seconde campagne, les

élèves bien notés, au point de vue de la conduite et du zèle, étaient admis à subir un examen sur les diverses parties de l'instruction qu'ils avaient dû acquérir.

Cet examen, passé devant une commission composée du commandant de la marine, du major général, du commandant de la compagnie des élèves, dont nous verrons plus loin l'organisation, et de quatre capitaines de vaisseau, portait sur l'installation et le gréement d'un vaisseau, sur l'arrimage, sur les principales manœuvres à la voile, les mouillages et les appareillages dans divers cas, l'armement et le désarmement, les observations nautiques et astronomiques, l'exercice du canon et de la mousqueterie, le dessin et sur les connaissances théoriques enseignées aux élèves en mer et pendant les relâches.

Disons tout de suite que la commission se réduisait d'ordinaire à un délégué du major général, au professeur d'hydrographie et à un officier des compagnies d'élèves.

Quant aux corvettes d'instruction, dont le rôle était si précisément indiqué, elles furent remplacées par les bâtiments des escadres sur lesquels on embarquait les élèves, dès leur sortie d'Angoulême.

Ce ne fut qu'en 1821, qu'une corvette, *la Sapho*, partit de Toulon avec quelques élèves de la compagnie de cette ville. *La Sapho* devait aussi embarquer des élèves venant de Rochefort, mais ceux-ci n'arrivèrent à Toulon qu'après le départ de la corvette, qu'ils essayèrent vainement d'atteindre à Naples, et qu'ils ne rejoignirent que dans le Levant. Là, tous les élèves furent répartis sur l'escadre qui croisait dans l'Archipel.

Les élèves de deuxième classe, ayant subi leur examen avec succès, étaient nommés élèves de première classe et prenaient rang entre eux d'après leur cote d'examen.

Ceux qui échouaient une première fois, étaient autorisés à subir, l'année suivante, une seconde épreuve, après laquelle, s'ils échouaient encore, ils devaient être licenciés.

Élèves de première classe.

Les élèves de la marine de première classe étaient répartis dans les ports de Brest, Rochefort et Toulon. On les embarquait sur des bâtiments de guerre, en les envoyant successivement dans des directions différentes pour leur

instruction graduelle. Au retour de chaque campagne, des notes sur leur conduite, leur zèle et leurs aptitudes étaient remises au commandant de la marine par le commandant de leur bâtiment.

Après trois ans de navigation, non comprises les deux campagnes d'instruction faites en qualité d'élèves de deuxième classe, ils étaient susceptibles d'être promus au grade d'enseigne de vaisseau. Cette règle ne souffrait d'exception que pour ceux qui accomplissaient une action d'éclat. Dans ce cas, il leur suffisait d'avoir quatre ans de navigation, y comprises les deux campagnes d'instruction. Dans le cas contraire, l'avancement était remplacé par une distinction honorifique.

Les élèves de première classe avaient rang de lieutenant en second d'artillerie, rang d'officier par conséquent, et si, par suite d'un événement quelconque, le bâtiment sur lequel ils se trouvaient venait à manquer d'officier de vaisseau, le plus ancien des élèves de première classe devait en prendre le commandement.

Des dispositions communes aux élèves des deux classes, complétées par le règlement sur le service à bord, déterminaient leurs fonctions, droits et devoirs sur les corvettes d'instruction pour les uns, sur les bâtiments de la flotte pour les autres.

Outre le service habituel du bord, tels que *quart*, corvée, inspection des hunes, commandement des chaloupes et des canots, les élèves étaient successivement employés près le commandant en second du bâtiment, chargé de leur apprendre et de leur faire exécuter, en sa présence, toutes les opérations du détail général.

Les élèves étaient tenus de faire leurs journaux, le point chaque jour, et des heures d'étude étaient déterminées dans la journée pendant tout le cours de la campagne.

Leur poste était établi dans le faux pont des vaisseaux de tous rangs et dans l'entrepont des frégates et autres bâtiments inférieurs, immédiatement sur l'avant de la dernière chambre d'officier à tribord. L'ameublement de ce poste comprenait, autant que la place le permettait, outre un hamac et un pliant garni par élève, une armoire en bois peinte, un petit buffet, une table à manger en chêne et deux caissons.

Indépendamment de ce poste, le capitaine pouvait assigner aux élèves un emplacement dans la première batterie pour y suivre leurs études et prendre

leurs repas, mais ce poste, entouré de toile, n'était occupé que pendant le jour et était assujetti au branle-bas.

Le plus ancien des élèves du poste était chargé de veiller au maintien du bon ordre et de la propreté, et ses camarades lui devaient, réglementairement seulement, obéissance dans tout ce qu'il leur commandait à cet effet. A la mer, la solde ordinaire était augmentée d'un franc par jour pour traitement de table, et les élèves touchaient, en outre, une ration en nature.

Aux colonies, le traitement de table était de 1 fr. 50 cent. Défense expresse était faite aux commandants et aux officiers de recevoir *habituellement* aucun élève à leur table.

A bord, lors du décès d'un élève de première classe, il était commandé, pour prendre les armes et faire les saluts de mousqueterie, le *sixième* de l'équipage, sans que ce nombre pût excéder *trente* hommes.

Pour un élève de deuxième classe, les honneurs étaient rendus par le *huitième* de l'équipage avec maximum de vingt hommes.

Nous venons d'énumérer, aussi brièvement que possible, les prescriptions officielles relatives à l'instruction à donner aux élèves de la marine des trois classes, au collège d'Angoulême et à bord jusqu'au jour de leur nomination au grade d'enseigne.

Ces programmes n'eurent qu'un défaut, c'est de ne pouvoir être suivis que de très loin. La pénurie du trésor ne permit guère d'appliquer la combinaison des corvettes d'instruction, et celle du cadre fit que, dès leur sortie d'Angoulême, les élèves étaient le plus souvent embarqués sur les bâtiments de guerre ou, dès qu'ils étaient élèves de première classe, il leur arriva de faire souvent le service d'officier.

Presque constamment à la mer, la meilleure de toutes les écoles, les élèves de marine ne faisaient guère que toucher barre en France, dans les ports où avaient été organisées des compagnies destinées à les recevoir pendant le temps de leur séjour à terre.

Compagnies d'élèves de la marine.

Trois compagnies d'élèves avaient été organisées, la première à Brest, la seconde à Toulon, la troisième à Rochefort.

En principe, chacune de ces compagnies devait être composée de

soixante-dix élèves de première classe et de vingt-cinq de deuxième classe. Le commandement en fut donné à un capitaine de vaisseau, ayant sous ses ordres un capitaine de frégate, commandant en second.

Le cadre d'officiers subalternes devait comprendre cinq lieutenants de vaisseau, chefs de brigades, et cinq enseignes, brigadiers.

Théoriquement, cinq élèves de première classe devaient être choisis pour remplir les fonctions de sous-brigadiers, avec un supplément de solde de douze francs par mois, mais dans la pratique, jamais, vu le petit nombre d'élèves présents dans les ports, cette disposition ne fut appliquée.

Il en fut de même pour le cadre d'officiers subalternes, qui ne fut jamais rempli qu'à moitié.

Des professeurs civils et des maîtres donnèrent aux élèves l'instruction théorique et pratique. Un de leurs officiers était chargé de leur apprendre les évolutions navales, le maniement des armes.

Les manœuvres d'infanterie se faisaient au cordeau, et l'exercice du canon avait lieu à l'école de canonnage du port.

Les élèves les plus instruits étaient répartis dans les diverses directions du port pour perfectionner leur instruction.

La solde des élèves de première classe était de 800 francs par an, celle des élèves de deuxième classe de 40 francs par mois.

L'uniforme était le même que celui du collège d'Angoulême. La seule différence consistait pour les élèves de première classe dans le port d'une aiguillette d'or sur l'épaule droite, et d'une aiguillette mi-partie or et soie bleue pour ceux de deuxième classe.

Les uns et les autres portaient aussi une épée à poignée de cuivre doré suspendue à un ceinturon en cuir noir verni.

Tous les dimanches et fêtes, les élèves se réunissaient aux salles, en grande tenue, et sous le commandement de leurs officiers se rendaient à la chapelle du commandant de la marine pour y entendre la messe.

Les autres jours de la semaine, ils étaient tenus de se trouver aux salles, depuis huit heures et demie du matin jusqu'à midi, et depuis deux heures jusqu'à quatre heures.

L'appel, disait l'ordonnance, devait être fait, chaque fois, par les sous-brigadiers, et les manquants punis de vingt-quatre heures de prison pour la première fois et de huit jours pour la seconde.

Comme il n'y eut jamais de sous-brigadiers, et par conséquent pas d'appel, il fallait une absence prolongée pour encourir une punition. De même, la pose d'une sentinelle, prise parmi les canonniers de la marine, à la porte des salles n'eut jamais lieu, et un seul officier suffit à faire le service d'ordre que l'ordonnance disait devoir incomber tous les jours à deux lieutenants de vaisseau et à deux enseignes.

La compagnie devait être partagée en deux détachements, égaux en nombre, scindés eux-mêmes en subdivisions, afin de réunir dans une même classe les sujets d'une égale capacité, mais le petit, très petit nombre d'élèves présents mit toujours obstacle à cette organisation.

Le logement, la table et jusqu'à la conduite à tenir en ville, avaient été réglés.

Le commandant de la compagnie assignait aux élèves leur logement, leur auberge et leur table, dont le prix était fixé par cet officier, et dont les élèves ne pouvaient changer sans son autorisation.

Les tables devaient se composer de quinze élèves au plus, et être placées sous la surveillance d'un élève responsable de l'ordre.

Un officier de la compagnie devait, de temps en temps, faire une tournée dans les auberges aux heures des repas.

A dix heures du soir en hiver, à onze heures en été, tous les élèves étaient tenus d'être rentrés chez eux. Défense leur était faite de fréquenter les maisons de jeux et les cafés, autres que celui désigné.

Inutile de dire que toutes ces prescriptions, toutes ces défenses demeurèrent, pour la plupart, lettre morte, les officiers fermant les yeux sur les infractions régulières des élèves à ce sujet, et pourvu que leur conduite ne donnât pas lieu à des plaintes, on leur laissa une très grande liberté, de laquelle d'ailleurs, ils n'abusèrent pas.

Les compagnies étaient passées en revue aux salles par le commissaire de la marine préposé aux revues.

Les élèves de première classe prenaient les armes à cette occasion, leurs officiers en tête. Les élèves de deuxième classe passaient la revue sans armes et étaient placés à la gauche de leurs camarades.

La première formation des compagnies d'élèves de la marine eut lieu au moyen des anciens aspirants de première classe, épurés par une commission d'examen fonctionnant dans les ports de Brest, Rochefort, Toulon, Cherbourg

et Lorient, à partir du 15 mars 1816, et qui furent jugés dignes, disait le ministre Du Bouchage,

« De commencer à repeupler le corps de la marine militaire, formé d'hommes que les circonstances extraordinaires ont rassemblés plutôt que réunis, et qui n'ont pu acquérir qu'imparfaitement, à l'aide d'une longue pratique, les qualités qu'une éducation spéciale aurait développées avec plus d'avantages pour eux-mêmes et pour le service du Roi ! »

⁂

La mise en activité du collège d'Angoulême eut lieu au mois de janvier 1818.

Des élèves « *bien choisis, appartenant à des familles honorables, élevés dans les mêmes principes* », firent du nouvel établissement un foyer de pur royalisme, entretenu avec soin par le gouverneur, le contre-amiral honoraire de la Serre, ainsi que par le corps d'officiers et de professeurs, triés sur le volet et reconnus dignes « *de donner aux élèves des préceptes et des exemples de véritable honneur, d'attachement à leurs devoirs et de fidélité à la personne du roi* ».

Au point de vue matériel, un aménagement presque luxueux donnait aux élèves tout le confortable possible. Bonne nourriture, vaste installation qui permit à chaque élève d'avoir une sorte de petite chambre particulière pour la nuit, soins paternels, rien ne fut épargné pour contribuer au bien-être des enfants choisis par le roi comme futurs officiers de marine.

La composition du cadre du collège, sauf les professeurs, étant exclusivement militaire, le règlement intérieur fut mis toutefois en rapport avec cette organisation.

Chaque jour, deux officiers, l'un de *garde*, l'autre de *corvée*, furent chargés, sous la direction du gouverneur et des sous-gouverneurs de l'application de ce règlement. L'officier de garde eut dans ses attributions la police intérieure du collège, les inspections de propreté, les rondes de nuit.

L'officier de *corvée* était chargé de la surveillance des élèves pendant les leçons exclusivement militaires, et durant leurs promenades au dehors en marches militaires auxquelles ils devaient être préparés par des exercices du

fusil et des premières leçons de l'école de peloton. Les fusils arrivèrent en 1823!

Disons un mot, en passant, de ce cadre d'officiers remarquable à plus d'un titre.

Ces postes avaient été donnés, comme une sorte de retraite bien rétribuée à des officiers, remplis de zèle, et de sentiments épurés, mais dont l'aspect était de nature à exciter des réflexions peu encourageantes chez les enfants se destinant a la carrière maritime. Ces braves serviteurs étaient, en effet, un exemple vivant de toutes les infortunes corporelles pouvant atteindre un marin au cours des campagnes. A l'un, mutilé par les éclats d'une bombe, il manquait, à la fois, un œil, une oreille, le bras gauche et un morceau de mollet.

Un autre avait eu le nez gelé.

Un troisième était amputé au haut de la cuisse.

Un seul était ou paraissait complet.

Les jeunes élèves respectaient certainement, au fond, ces nobles débris, mais que de niches, que de plaisanteries faites, dans des moments d'humeur taquine, à ces honorables officiers!

L'un d'entre eux, celui qui paraissait complet, avait reçu le surnom de *Cosinus*. Les élèves avaient remarqué que cet officier aimait à être consulté par eux sur les petites difficultés des problèmes de trigonométrie, et, profitant de cela, lorsqu'ils voulaient faire quelque niche, un certain nombre d'entre eux entouraient *Cosinus*, détournaient sa surveillance au moyen d'une foule de questions, pendant que leurs camarades s'en donnaient à cœur joie, contre les prescriptions du règlement.

Malgré la sollicitude du Gouvernement à l'égard du collège d'Angoulême, on ne tarda pas à s'apercevoir qu'on avait fait fausse route, en s'efforçant par une combinaison malheureuse de séparer la théorie de la pratique en établissant une école spéciale dans une ville de l'intérieur, loin de tout ce qui pouvait donner aux élèves le goût ou quelque connaissances de la mer.

Cette faute n'était d'ailleurs pas la seule.

On avait conféré aux élèves des privilèges aussi dommageables à leur instruction qu'au service de l'Etat.

Admis à toutes les époques de l'année, sans qu'on exigeât d'eux une instruction préparatoire convenable, arrivant au collège avec un savoir inégal, il était impossible qu'ils suivissent tous, avec fruit, les mêmes cours.

D'un autre côté, le désir de remplir les cadres de la marine de sujets dévoués à la monarchie faisait accorder de préférence les places aux enfants dont les parents présentaient les garanties les plus grandes à ce point de vue spécial.

On conférait, en outre, à ces jeunes gens, dès leur entrée au collège d'Angoulême, un titre, celui d'élève de troisième classe, qui les rattachait au service de la marine avant que leur vocation ou leur tempérament eût subi l'épreuve décisive de la mer.

Enfin, la nécessité de combler les vides du cadre de la marine, leur donna la certitude d'être incorporés dans ce cadre avec le titre d'élève de deuxième classe, quel que fût le résultat de l'examen auquel ils étaient soumis pour la forme, à l'expiration de leur cours d'études, et de fait il n'y eut qu'un nombre insignifiant d'élèves renvoyés chez eux, pour incapacité notoire. L'expérience révéla vite les vices d'un système qui paralysait l'émulation et qui substituait la faveur à la capacité personnelle.

Les familles elles-mêmes se rendaient bien compte des inconvénients du système d'admission et d'études, appliqué à Angoulême, où jamais, avant la réforme qui s'imposa, les mots de tribord et de babord n'avaient frappé les oreilles des élèves, où jamais ils n'avaient vu l'ombre seulement d'un mât, d'une voile ou d'un canon, et dont le programme des sciences mathématiques applicables à la marine, ne tenait qu'une place infime dans le programme général des études, tandis que celui de l'histoire ancienne, sacrée et profane y était admis avec des développements démesurés.

Les élèves, sans émulation, presque assurés de recevoir quand même le titre d'élèves de deuxième classe, ne travaillaient guère, étaient indisciplinés et souvent des désordres éclataient dans l'enceinte du collège.

En 1823, surtout, l'année fut particulièrement mauvaise pour la discipline. Le duc d'Angoulême, à son retour de la guerre d'Espagne, voulut voir ses jeunes protégés, contre lesquels il avait reçu de nombreuses plaintes. Il s'arrêta à Angoulême, le 28 novembre, et manda l'école.

Lorsque les jeunes gens furent devant lui, le prince fit sortir des rangs le plus mutin et, au lieu de s'armer de sévérité, lui prit affectueusement les mains, les serra dans les siennes et lui fit une allocution si douce, si bonne, que l'enfant, fondant en larmes, se jeta à ses pieds, anéanti de douleur et de repentir.

Cette bonté, cette indulgence produisaient, sur le moment, le plus heureux effet, mais ne pouvaient réagir longtemps contre les vices de l'institution.

On comprit d'autant mieux la nécessité d'une réforme, qu'en cette année 1823, on avait craint de manquer d'élèves, les familles ne faisant plus de demandes, et, sur la proposition d'une commission, présidée par l'amiral Halgan, le Gouvernement décida qu'à l'avenir les jeunes gens se destinant à la marine seraient tenus de subir un concours public pour l'admission au collège d'Angoulême.

L'effet de cette mesure, prise le 22 janvier 1824, se traduisit par l'inscription de *deux cents* candidats.

On n'admit au concours que des sujets ayant de *quatorze* à *dix-sept* ans. Les examens furent faits par les examinateurs de l'École polytechnique, d'après un programme publié deux mois à l'avance. Tout candidat dut produire son acte de naissance, des certificats d'un médecin constatant qu'il avait eu la petite vérole ou qu'il avait été vacciné, sa taille, sa bonne constitution et qu'il n'avait pas de difformité corporelle.

Il dut aussi produire une attestation de son chef d'institution prouvant qu'il possédait outre les connaissances mathématiques et de dessin exigées par le programme, des connaissances littéraires dont le candidat devait justifier en traduisant un morceau d'un auteur latin de la force de ceux qu'on explique en *quatrième*.

Un quatrième et dernier certificat des autorités du lieu de son domicile, déclarant que le candidat était digne d'entrer au collège royal, sous le rapport des principes religieux, du dévouement au roi et de la bonne conduite.

Les examens commençaient le 1er août à Paris et se poursuivaient dans trente-trois villes de province.

Les candidats devaient répondre sur l'arithmétique, jusques et non compris les logarithmes, les premiers éléments de géométrie, y compris les surfaces, traduire un auteur latin, avoir une écriture lisible, une orthographe correcte, et dessiner une tête ombrée d'après un dessin présenté par l'examinateur.

Vers le 1er octobre, un jury d'admission composé d'un officier général de la marine, des deux examinateurs de la marine et des deux examinateurs d'admission classait les candidats admissibles, en autant de listes qu'il y avait eu d'examinateurs.

Ce classement était envoyé au ministre qui prononçait.

Les cours du collège furent revisés. Leur durée fut fixée à deux ans, tandis qu'auparavant tout élève pouvait être nommé élève de deuxième classe, au bout d'une année.

Par exception, et dans des cas déterminés, il pouvait être permis à un élève de faire une troisième année d'études.

Chaque année, au mois d'août, un examinateur de la marine dut se rendre à Angoulême, pour examiner les élèves de première et de deuxième année, prononcer le passage des uns en première division ou déclarer les autres admissibles au titre d'élèves de deuxième classe.

Le collège reçut des canons pour l'instruction pratique des élèves. Dans une salle fut installé un vaisseau modèle servant à l'instruction théorique.

On envoya de Rochefort un bâteau plat qui fut ancré sur la Charente, et des embarcations servirent à exercer les jeunes gens.

Ce fut un progrès certainement, mais la séparation qui existait toujours entre l'enseignement théorique d'Angoulême et l'instruction pratique donnée aux élèves des compagnies, était toujours un obstacle à l'obtention des résultats que l'on se proposait.

Le collège continua paisiblement le cours de son existence, encore pendant deux années qui furent marquées par la manifestation des sentiments ultra-royalistes des élèves.

En 1825, l'état-major et le conseil d'administration, statuant pour les élèves, avaient souscrit pour une somme destinée à l'érection d'un monument aux victimes de Quiberon.

Les élèves, par un mouvement spontané, pensèrent que ce qui ne leur imposait aucune privation particulière ne montrait pas assez le désir qu'ils avaient de s'associer à cette entreprise, et décidèrent qu'ils prendraient sur leur rétribution hebdomadaire la somme dont ils voulaient disposer dans ce but.

Quelques jours plus tard, les élèves accueillirent avec des marques du loyalisme le plus enthousiaste le don, fait au collège, par le roi, d'un tableau représentant saint Louis à genoux sur le champ de bataille de Taillebourg et rendant grâce à Dieu de sa victoire sur Henri III d'Angleterre et sur le comte de la Marche.

Une circonstance fortuite amena le commencement d'une réforme bien plus sérieuse dans le système d'instruction des élèves de la marine.

En 1826, il fallut combler les vides produits par quatre-vingt-neuf places d'enseignes de vaisseau vacantes.

Le nombre des élèves de première et deuxième classe était tellement réduit qu'une commission présidée par l'amiral baron de Mackau et chargée d'examiner les moyens d'équilibrer la situation proposa de recevoir par *concours direct* des élèves de deuxième classe. Une ordonnance du 30 juillet 1826 accueillit cette proposition.

Les formalités de l'inscription furent les mêmes que pour le concours d'admission au collège d'Angoulême. Les candidats durent être âgés de dix-sept ans au plus, et passer un examen sur la langue française, traiter par écrit un sujet donné, traduire un passage d'auteur latin de la force de ceux qu'on expliquait en quatrième. Ils furent, en outre, interrogés sur les éléments de l'histoire et de la géographie, sur l'arithmétique jusqu'aux logarithmes inclusivement; sur la géométrie élémentaire, la géométrie descriptive (ligne droite et plane) et sur l'algèbre y compris les équations du second degré.

Ils durent aussi répondre sur la trigonométrie rectiligne et sphérique, résoudre, par écrit, un triangle sphérique et connaître la statique élémentaire, appliquée à l'équilibre des machines simples. En fait de dessin, ils durent ombrer une tête et faire un lavis. Les candidats admis durent être rendus, le 15 novembre, à Brest où on avait disposé, pour les recevoir, un vaisseau, *l'Orion*, qui fut conduit en rade.

A bord de *l'Orion*, les nouveaux élèves de deuxième classe, furent divisés en quatre brigades, commandées chacune par un lieutenant de vaisseau. Les premiers d'entre eux au classement fait à la fin du premier trimestre de leur séjour à bord reçurent le titre de brigadiers, et eurent autorité sur leurs camarades dont, en cas de faute, ils pouvaient demander la punition à l'officier de service. Après les brigadiers, les élèves compris dans le premier quart de la liste de classement reçurent le titre d'élèves d'élite, titre qui ne leur conférait aucun droit.

Les élèves couchaient dans la batterie basse du vaisseau, les première et troisième brigades à tribord, les deux autres à bâbord. Les études et les cours avaient lieu dans la deuxième batterie. L'uniforme fut le même que celui des élèves de deuxième classe, précédemment nommés. Les nouveaux élèves complétèrent sur *l'Orion* leurs études théoriques, et furent initiés aux détails pratiques du service à la mer sur le vaisseau même et ensuite au moyen de

campagnes d'instruction faites sur des corvettes, spécialement aménagées à cet effet.

C'est ainsi que successivement *la Bayadère* avec trente-huit élèves, *la Victorieuse* avec quarante, *la Bayonnaise* avec douze, servirent à l'instruction de ces jeunes gens, qui, au bout de deux ans, passaient l'examen d'élève de première classe.

Les compagnies d'élèves continuèrent d'exister encore pendant deux années, au bout desquelles l'épuisement de leur effectif par suite de l'avancement des élèves de première classe qui en faisaient partie, et le nouveau mode d'instruction des élèves de deuxième classe amenèrent leur suppression.

Cette innovation troubla profondément l'organisation du collège d'Angoulême, dont les élèves réclamèrent, avec juste raison d'ailleurs, le droit de subir, dès qu'ils s'en sentiraient capables, des examens semblables à ceux exigés des candidats au *concours direct*.

Le 26 mars 1829, la transformation du Collège royal fut officiellement arrêtée et il prit le nom d'*École royale préparatoire de marine*.

Les enfants y furent admis depuis l'âge de neuf ans jusqu'à celui de treize, sans examen préalable. Les études commençaient à la classe de sixième jusqu'à la rhétorique inclusivement, et l'enseignement était le même que dans les collèges royaux. Chaque année l'examinateur de la marine devait faire passer un examen aux élèves que leurs parents destinaient au service de la marine, examen portant sur les mêmes matières que celles exigées au concours direct pour les élèves de la marine de deuxième classe.

Le classement des élèves reconnus admissibles avait lieu concurremment avec celui des candidats provenant de ce concours.

L'École fut placée sous l'autorité d'un officier supérieur de la marine, qui eut le titre de *commandant de l'École préparatoire de la marine*.

Le personnel se composa, en outre, d'un directeur des études, d'un aumônier, d'un quartier-maître économe, d'un officier de santé de la marine et du nombre de professeurs nécessaires.

Tous les ans, un officier général de la marine devait passer l'inspection de l'École.

Aucun élève ne pouvait rester à l'École après l'année scolaire au cours de laquelle il avait atteint sa seizième année. Ceux qui ayant atteint cet âge

n'étaient pas admis comme élèves de la marine de deuxième classe, étaient renvoyés à leur famille.

Mais l'établissement d'Angoulème, dépouillé du privilège de fournir exclusivement des officiers de vaisseau, n'était plus, malgré son titre, qu'un simple collège où des enfants, élevés en grande partie aux frais de l'État, recevaient une instruction qui pouvait les disposer à suivre la carrière maritime, si leur goût les y appelait, mais sans les dispenser de l'obligation commune de se présenter aux concours généraux. Il n'y avait plus aucune raison de lui laisser un titre sans aucune valeur réelle, et de le maintenir hors du contrôle de l'Université, sans compter que son entretien grevait d'une assez forte somme le budget du département de la marine.

Le 7 décembre 1830, une ordonnance royale supprima l'École préparatoire de la marine.

Les trente-trois élèves payant pension furent rendus à leur famille.

Les soixante-dix-huit élèves boursiers furent placés, en la même qualité, au collège de Lorient.

Les édifices où l'École était établie furent rendus au département de la Charente, auquel ils appartenaient auparavant.

Deux ans plus tard (7 mars 1832), les bâtiments, terrains et dépendances de l'ancienne école furent affectés au département de la guerre, auquel les cédait l'administration préfectorale. Aujourd'hui, après quelques modifications, ces bâtiments forment une partie de la gare du chemin de fer d'Orléans.

Avant de terminer ce chapitre, il nous faut dire un mot de la création, en date du 26 octobre 1826, des Volontaires de la marine.

Cette création eut pour but d'assurer complètement le service dont les élèves de marine étaient chargés à bord, sans accroître le nombre des élèves dans des proportions nuisibles à leur avancement et préjudiciables au corps des officiers de vaisseau.

Les candidats au titre de Volontaires de la marine devaient avoir seize ans au moins et vingt ans au plus, avoir navigué pendant douze mois sur un navire de l'État ou du commerce. Après en avoir obtenu l'autorisation du ministre, ils pouvaient subir un examen public dans les ports de Brest, Lorient, Rochefort, Toulon ou Cherbourg, en présence d'un jury d'admission

composé d'un officier supérieur de la marine, de deux officiers de vaisseau, d'un professeur de mathématiques et d'un professeur de dessin.

Les Volontaires de la marine portaient l'uniforme des élèves, sans aiguil-lettes, et les parements de leur habit étaient bleu de ciel. Ils faisaient le même service que les élèves, avaient même couchage, mangeaient à la même table, touchaient la même solde et les mêmes rations, à la mer seulement, n'ayant pas de solde à terre, mais ils prenaient toujours rang après les élèves. Admis aux mêmes cours, ils étaient placés à bord sous la surveillance d'un officier chargé de leur instruction. Après deux ans de navigation en qualité de volontaires, ils pouvaient être nommés capitaines au long cours, et même, dans certains cas, s'ils avaient, par exemple, accompli une action d'éclat, être nommés *élèves de première classe*, s'ils n'avaient toutefois pas dépassé l'âge de vingt-deux ans.





CHAPITRE XVI

L'ÉCOLE NAVALE DE 1830 A 1888

L'essai de l'*Orion* pendant trois années, avait justifié les espérances conçues par le gouvernement de Charles X pour l'instruction théorique et pratique des jeunes gens se destinant au service de la marine militaire.

Le 1er novembre 1830, sur le rapport du comte d'Argout, ministre de la marine, le roi Louis-Philippe rendit une ordonnance portant organisation de l'École navale, nom que porta désormais officiellement l'école destinée au recrutement des officiers de vaisseau.

Par cette ordonnance fut résolu ce problème depuis si longtemps sans solution en France, et qui consistait à faire une juste part entre la dose des connaissances nécessaires aux jeunes gens désireux de suivre la carrière maritime, et cette autre nécessité non moins essentielle de les faire débuter dans la pratique de la mer à l'âge auquel le tempérament peut se ployer aux épreuves qui en découlent.

Le recrutement de l'École se fit au moyen de concours publics annuels, dont les juges étaient les examinateurs de l'École polytechnique, et qui avaient lieu dans les villes et aux époques désignées pour les concours relatifs à cette dernière institution.

Les candidats au titre *d'élèves de l'École navale* ne devaient pas être âgés de plus de dix-sept ans au 15 novembre de l'année du concours. Aucune limite minima ne fut fixée pour l'âge des candidats, qui durent se faire inscrire

à l'avance dans les centres d'examen, et remplir, au point de vue des certificats à présenter, les mêmes formalités que celles exigées, trois ans auparavant, pour l'admission au concours direct d'élèves de deuxième classe, supprimé *ipso facto* par la nouvelle organisation.

Le programme d'admission à l'École navale comprit :

L'arithmétique complète ;

La géométrie, y compris la mesure de la section horizontale et verticale de la carène d'un vaisseau et l'application du théorème sur le volume des solides à la recherche du volume de la carène et du jaugeage des vaisseaux ;

La trigonométrie rectiligne et sphérique ;

La statique appliquée à l'équilibre des machines simples ;

Une composition française ;

Une bonne écriture ;

La traduction d'un passage d'un auteur latin, de la force de ceux qu'on expliquait en troisième ;

L'explication à livre ouvert d'un passage de prose d'un auteur anglais ;

Un dessin ombré, tête ou paysage ;

Un jury réuni à Paris, présidé par un officier général de la marine et composé des examinateurs de l'École polytechnique, de l'examinateur des élèves de la marine et d'un des examinateurs hydrographes, détermina le rang des candidats admissibles.

Le ministre de la marine faisait expédier des lettres de nomination d'*élève de l'École navale*, à ceux des candidats admis.

La rentrée des classes était fixée au 15 novembre de chaque année.

Les élèves ne payaient aucune pension. Ils recevaient, au contraire, une ration journalière et un franc par jour de traitement de table.

Ils versaient seulement une somme de 100 francs à la caisse de l'École, somme destinée à subvenir à différentes dépenses et à l'achat de cartes et d'instruments donnés en récompense aux trois meilleurs élèves.

L'École, conservée sur le vaisseau l'*Orion*, était placée sous la surveillance directe du préfet maritime et sous le commandement d'un capitaine de vaisseau ayant sous ses ordres :

Un capitaine de frégate, commandant en second ;
Cinq lieutenants de vaisseau ;

Un aumônier ;
Un commissaire d'administration ;
Un chirurgien major ;

et un équipage composé de sous-officiers, marins et soldats, dont le nombre était fixé par les besoins du service.

Le personnel enseignant, placé aussi sous les ordres du commandant de l'École, comprit :

Deux professeurs de navigation ;
Un professeur d'hydrographie ;
Un professeur de mécanique et de physique générale ;
Un professeur de belles-lettres, d'histoire et de morale ;
Un professeur de langue anglaise ;
Un professeur de dessin.

L'enseignement donné aux élèves porta sur les objets suivants :

1° Le cours de navigation, comprenant les parties fondamentales de l'astronomie, le pilotage, la description et l'usage des instruments dont on se sert pour observer en mer, et l'astronomie nautique ;

2° Le cours d'hydrographie comprenant les levés sous voiles, la détermination des sondes, la construction des cartes marines, géographiques et topographiques ;

3° Le cours de géométrie descriptive, et ses applications à l'architecture navale et aux machines employées sur les vaisseaux et dans les ports ;

4° Le cours de physique générale, comprenant les éléments de la dynamique et de l'hydrostatique, les théories de la chaleur, des gaz, de la vapeur, de l'électricité, du magnétisme terrestre, les lois principales de la lumière, la météorologie ;

5° Le cours de grammaire générale, de belles-lettres, de morale, d'histoire moderne ;

6° Le cours de langue anglaise ;

7° Le cours de dessin pittoresque et linéaire ;

8° La manœuvre des vaisseaux et la tactique navale ;

9° La théorie et l'exercice du canon et du fusil.

Cette dernière partie de l'instruction avait lieu sous la surveillance du commandant et des officiers.

Une corvette de guerre fut affectée au service de l'École pour les exercices de manœuvre.

Tous les mois avait lieu l'inspection du major-général de la marine.

Tous les trois mois, immédiatement après l'examen destiné à constater les progrès des élèves, avait lieu la revue du préfet maritime.

Les cours prenaient fin le *quinze septembre* et étaient suivis de l'examen de sortie passé par une commission présidée par le Préfet maritime et composée du major-général de la marine, de deux capitaines de vaisseau, d'un officier supérieur de l'artillerie de la marine, d'un ingénieur des constructions navales et de l'examinateur des élèves de la marine. Ce dernier posait aux élèves des questions sur l'ensemble des cours professés à l'École navale.

Les élèves ayant répondu d'une manière satisfaisante à cet examen, prenaient *définitivement* rang entre eux, recevaient le titre d'*élèves de la marine de deuxième classe*, et étaient embarqués en cette qualité sur les bâtiments de la flotte.

Au bout de vingt mois de navigation, y compris le temps passé sur l'*Orion*, ils étaient nommés *élèves de première classe*.

Ceux qui échouaient à l'examen étaient rendus à leur famille, sans que le temps passé à l'École pût leur compter comme temps de service militaire.

Le redoublement d'année était interdit. Toutefois, exception à cette règle pouvait être faite pour ceux des élèves qui, ayant obtenu des notes favorables sur leur conduite et leurs études, avaient fait à l'hôpital un séjour de plus de *quarante jours*.

Un conseil d'instruction et d'administration, présidé par le commandant de l'École et composé du commandant en second, de deux lieutenants de vaisseau de l'état-major et d'un professeur changé tous les trois mois, fut chargé d'améliorer progressivement les études et le régime administratif de l'établissement.

A ce conseil furent adjoints comme membres permanents, en 1834, les trois professeurs de science ; en 1836, le professeur de littérature.

Les autres branches de l'enseignement étaient représentées, dans ce conseil, par les autres professeurs, que le commandant y appelait temporairement lorsqu'il y avait lieu de s'occuper de la partie de l'instruction dont ils étaient chargés.

L'uniforme des élèves de l'École navale fut le même que celui des élèves de la marine, moins l'épée et l'aiguillette.

Ils durent fournir leur trousseau et leur petit équipement, ainsi que les

livres et instruments nécessaires à leur instruction pendant leur séjour à l'École.

En 1832, la loi du 20 avril sur l'avancement dans l'armée navale, confirma les termes de l'ordonnance d'institution de l'École.

Cette même loi porta à deux ans de navigation, non compris le séjour à l'École, le temps exigé pour passer élève de la marine de première classe, au nombre desquels furent désormais admis, chaque année, directement et sans aucune obligation préalable de service à la mer, quatre élèves sortant de l'École polytechnique.

Les élèves de première classe, d'après la nouvelle loi, ne purent être nommés lieutenants de frégate, grade qui avait remplacé celui d'enseigne de vaisseau, qu'après avoir navigué deux ans en leur qualité.

Cependant le nombre des candidats à l'École navale ne faisant qu'augmenter depuis sa fondation définitive, les jurys d'admission purent se montrer plus sévères dans le choix des candidats.

D'un autre côté, la pénurie d'élèves de la marine ayant cessé, on put songer à introduire, dans l'organisation de l'École, des modifications permettant de donner aux élèves une instruction théorique et pratique plus développée.

Sur le rapport du comte de Rigny, ministre de la marine, une ordonnance en date du 4 mai 1833, porta à deux ans la durée des cours, supprima la gratuité de l'École, fixa à 700 francs par an le prix de la pension, y compris les 100 francs à verser à la caisse de l'École, et partagea les élèves en deux divisions. Les élèves de première année formèrent la seconde division, ceux de seconde année formant la première. Chaque division était partagée en deux escouades, commandées chacune par un lieutenant de vaisseau. Le signe distinctif de la première division consista en une petite patte bleue à trois pointes, cousue de chaque côté du collet de la veste de drap, avec un petit bouton à l'ancre sur chaque pointe.

Le programme du concours d'admission fut augmenté par l'adjonction des logarithmes et de l'usage des tables, des éléments d'algèbre jusques et y compris les équations du second degré.

L'enseignement de l'École fut aussi perfectionné et des cours spéciaux furent établis pour l'algèbre, la statique élémentaire, la géographie, la manœuvre des vaisseaux, les éléments de tactique navale et la construction des

bâtiments. Les examens trimestriels furent supprimés et remplacés par de fréquentes interrogations pendant les cours. Une commission spéciale, composée conformément à l'article 10 de l'ordonnance du 24 avril 1832, fut chargée d'examiner les élèves de l'École soit pour passer de la deuxième division à la première, soit pour être reçu élève de la marine de deuxième classe.

Cette commission dut se partager en plusieurs sections opérant indépendamment l'une de l'autre conformément au tableau suivant :

1re Section.	Officier supérieur de la marine. Examinateur de la marine. Professeur de navigation.	Trigonométrie sphérique. Navigation. Hydrographie. Géodésie.
2e Section.	Examinateur de la marine. Officier du génie maritime. Professeur de géométrie descriptive.	Géométrie descriptive. Machines. Hydrostatique. Construction des vaisseaux. Théorie du navire. Charpentage.
3e Section.	Examinateur de la marine. Officier du génie maritime. Professeur de physique.	Algèbre. Sections coniques. Calcul différentiel et intégral. Statique. Dynamique. Physique. Chimie.
4e Section.	Officier supérieur de la marine. Officier d'artillerie de la marine. Les deux lieutenants de vaisseau, chargés de l'instruction des élèves pour la manœuvre et l'artillerie.	Installation et manœuvre du vaisseau. Canonnage. Exercices d'infanterie et des petites armes.
5e Section.	Deux membres de la commission désignés par le préfet maritime. Professeur de belles-lettres.	Grammaire. Belles-lettres. Histoire moderne. Géographie générale.
6e Section.	Officier d'artillerie de la marine. Maître de dessin. Professeur de géométrie descriptive.	Examen des dessins des élèves.
7e Section.	Un membre de la commission. Professeur d'anglais.	Examen sur la langue anglaise.

Les élèves jugés insuffisants au point de vue de l'instruction étaient licenciés.

On maintint toutefois la faculté du redoublement d'année pour ceux d'entre eux qui avaient passé plus de quarante jours à l'hôpital.

Le 17 mai 1834, une ordonnance royale compléta l'institution de l'École navale par la création d'une commission supérieure, formée auprès du ministre de la marine, pour le perfectionnement de l'enseignement.

Cette commission fut composée d'un officier général de la marine, président, et de huit membres, savoir :

Trois officiers supérieurs de la marine, y compris le commandant de l'école;
Trois examinateurs;
Un officier du génie maritime;
Un officier d'administration, secrétaire.

Elle se réunit, chaque année, à Paris, à l'issue des examens de classement et de sortie.

Elle prit connaissance des observations et des propositions du conseil d'instruction et d'administration de l'École, donna son avis sur les modifications à faire au prospectus d'admission et discuta tous les règlements relatifs à l'instruction, à la police intérieure et au meilleur emploi du temps.

A partir de cette époque et jusqu'à nos jours l'École navale est restée, dans ses grandes lignes, constituée sur les bases que nous venons d'énumérer. Les améliorations matérielles, les perfectionnements dus aux progrès de la science, tels que l'emploi de la vapeur et de l'électricité, n'ont cessé d'être appliqués, au fur et à mesure de leur apparition, et chaque année voit un nouveau progrès s'ajouter à celui de l'année précédente.

Le régime intérieur a subi, lui aussi, des modifications nécessaires; mais les solides assises sur lesquelles, dès les premières années de sa fondation, a été constituée l'École, ont continué à la soutenir dans la voie brillante qu'elle suit.

Nous verrons, en détail, dans la seconde partie de cet ouvrage, en passant en revue les nombreuses parties du tout qui constitue l'École navale actuelle, ce qu'elle était autrefois et ce qu'elle est aujourd'hui.

Il nous reste maintenant à raconter les divers incidents qui, pendant cette longue période de plus d'un demi-siècle, sont venus traverser la vie studieuse et calme de l'École, que sa situation particulière, au milieu d'une rade, n'ayant avec la terre que de rares communications, a toujours mise à l'abri des contre-coups auxquels d'autres écoles, peuplées, il est vrai, de jeunes gens plus âgés, n'ont pu se soustraire à diverses époques de notre histoire.

L'année 1834 ne fut marquée par aucun incident remarquable. Il n'en fut pas de même de l'année suivante qui vit l'inauguration du système de la suppression complète des quelques jours de vacances accordés en 1834 aux élèves, dans l'intervalle séparant la fin de leur première année d'études de la reprise des cours.

La commission de perfectionnement avait donné pour raison de cette suppression que les vacances « *laissaient oublier aux élèves, dans les habitudes si différentes de la maison paternelle, l'assujettissement à la discipline et à la règle du bord* ».

Les vacances, compensation qui dut paraître bien maigre, furent remplacées par des promenades dans les établissements du port, et par des exercices pratiques, les leçons de théorie étant supprimées jusqu'à la reprise des cours, qui avait lieu le 15 novembre.

Cette mesure eut des inconvénients assez sensibles. Un des résultats les plus immédiats de cette claustration continuelle fut d'exciter les élèves à chercher dans des plaisirs défendus une consolation à leur esclavage momentané.

C'est ainsi que plus d'un officier portant aujourd'hui les épaulettes d'amiral pourrait se rappeler les sévères punitions qu'il encourut, à cette époque, pour avoir été pris, au retour des quelques promenades dans la brousse, en liberté de manœuvre, seules sorties accordées alors, essayant d'introduire à bord des liqueurs fortes ou quelque livre licencieux, *Faublas* par exemple, achetés en cachette à quelque mercanti, à l'affût d'une bonne aubaine.

Découragés parfois et dégoûtés du travail, les élèves encouraient de nombreuses punitions.

« Les officiers sont fatigués de punir », disait un rapport du commandant en 1835.

Les élèves en étaient même arrivés à souhaiter qu'une maladie ou un accident quelconque les fît transporter à l'hôpital maritime, où une salle contenant douze lits avait été aménagée spécialement pour eux.

Néanmoins ce système continua à être appliqué encore pendant de longues années.

L'année 1835 vit la visite à l'école du prince de Joinville, servant alors sur la *Didon* en qualité de lieutenant de frégate.

Arrivé le 5 août, le jeune prince, reçu à l'école avec des transports d'enthousiasme, accepta le dîner que lui offrirent les élèves et après le repas reprit la mer avec la *Didon*.

Les élèves, montant le *Sphynx*, corvette à vapeur d'instruction, remorquèrent la frégate du prince jusqu'à neuf lieues à l'ouest d'Ouessant.

A cette hauteur le *Sphynx* lâcha la remorque vers deux heures du matin, mais, saisi par une brume épaisse et ne trouvant plus que sept brasses d'eau par fond de roches, le bateau à vapeur fut obligé de courir au large, et les élèves ne rentrèrent en rade que le lendemain vers onze heures et demie du matin, enchantés de leur petite campagne.

L'année suivante fut marquée par la disparition de l'affreux chapeau rond, avec cocarde et ganse d'or, qui faisait ressembler les élèves à des jockeys, et qui fut remplacé par la casquette, non pas la casquette actuelle souple et élégante, mais une coiffure soutenue par des baleines et portant une large visière baissée.

Toutefois ce changement fut accueilli avec joie par les élèves, « heureux de ne plus voir, ainsi que le dit un rapport officiel à ce sujet, leurs camarades de Saint-Cyr et de l'École polytechnique ne jamais rechercher leur société, lorsqu'ils étaient de passage à Paris, de crainte qu'on ne pensât, à les voir frayer avec des jeunes gens affublés du chapeau rond, qu'ils fréquentaient des domestiques ».

Le 14 novembre de cette année, le cadre de l'École, constitué au début dans la prévision d'un nombre d'élèves s'élevant à une centaine au plus, fut augmenté, et l'instruction relative aux instruments nautiques, presque complètement négligée jusqu'alors, fut poussée avec soin.

En même temps l'enseignement pratique recevait une impulsion tous les jours plus accentuée, et les élèves étaient exercés régulièrement sur rade, à manœuvrer la corvette l'*Orythie*, mise à la disposition de l'École pour les exercices nautiques.

Il arrivait bien quelquefois, comme cela eut lieu en 1837 où l'*Orythie* aborda le brick de commerce l'*Alcibiade*, qu'une manœuvre exécutée trop lentement par des jeunes marins, encore inexpérimentés, lançait la corvette sur un bâtiment entrant dans la rade ou en sortant ; mais ces petits accidents purement matériels, ne faisaient qu'exciter l'émulation et développer l'agilité des élèves.

En 1838, seconde visite à l'école du prince de Joinville, auquel les élèves, quelques jours auparavant, avaient offert par souscription une paire d'épaulettes.

Le prince tint le porte-voix, commanda plusieurs manœuvres, désigna plusieurs élèves pour commander ensuite, et fut si satisfait des connaissances et du zèle de ses jeunes camarades, qu'il invita à dîner avec lui douze d'entre eux, parmi lesquels les neuf brigadiers.

Une occasion inespérée de montrer leur zèle et leur jeune bravoure vint s'offrir quelques jours plus tard aux élèves de l'École navale.

L'expédition du Mexique avait été décidée, et le ministre de la marine demanda si, parmi les élèves de deuxième année qui subissaient leurs examens de sortie, il s'en trouverait quinze qui consentiraient à échanger leur congé prochain contre un ordre d'embarquement sur l'escadre destinée à soutenir par les armes les réclamations de la France.

Tous les élèves de la première division, sans exception, répondirent à cet appel qu'ils considèreraient un ordre d'embarquement comme une récompense. Devant une pareille unanimité, il ne restait plus au ministre qu'à faire un choix parmi tous ces braves jeunes gens, et il fut décidé que les quinze premiers sur la liste de classement de sortie seraient embarqués pour faire la campagne.

Si, lorsqu'il s'agissait de se battre, les élèves de l'École s'empressaient de manifester hautement leurs sentiments courageux et patriotiques, par contre, ils ne laissaient pas de donner aussi quelquefois trop librement carrière à leurs instincts tapageurs, inhérents à leur jeune âge, instincts qui, à diverses reprises, se manifestèrent d'une façon tellement contraire à toute discipline, qu'une sévère répression parut nécessaire.

En 1839, par exemple, à l'occasion de la tenue peu convenable pendant la messe des élèves de première division, le commandant ordonna, comme punition, deux heures d'exercice sur le pont. Un refus général d'obéissance répondit aux ordres des officiers chargés de faire exécuter cette punition, et l'intervention directe et énergique du commandant put seule décider les mutins à prendre les armes.

Quatre des plus compromis dans cette mutinerie furent envoyés en prison sur l'*Amiral*.

Une cause incessante de rixes et de difficultés provenait aussi, depuis la

création des deux divisions, des prétendus droits que les anciens voulaient s'arroger vis-à-vis de leurs camarades de première année, lesquels résistaient d'ailleurs énergiquement aux tentatives de brimades, lorsque celles-ci dépassaient une certaine limite.

Ces querelles, malgré l'incessante surveillance des officiers, se prolongèrent encore bien longtemps, jusqu'à la disparition, aujourd'hui presque complète, de l'absurde manie des brimades.

Dans un précédent ouvrage, consacré à l'*Histoire de l'École spéciale militaire de Saint-Cyr*, nous avons exprimé notre sentiment personnel, partagé, croyons-nous, par un très grand nombre de personnes, au sujet des brimades.

Bonnes, quand elles se réduisent à quelques plaisanteries inoffensives, ayant surtout pour objet d'assouplir, sans brutalité, des caractères difficiles, elles devenaient odieuses quand elles avaient pour résultat d'infliger à ceux qui en étaient victimes, soit des souffrances corporelles, soit des humiliations imméritées.

En 1839, les candidats à l'École navale cessèrent d'être examinés par les examinateurs des candidats à l'École polytechnique.

Ce soin fut confié aux examinateurs pour l'école de Saint-Cyr, et les examens eurent lieu dans les villes désignées pour le concours à cette dernière école.

Il y eut deux lignes d'examen parcourues chacune par deux examinateurs interrogeant l'un et l'autre les mêmes candidats.

Le concours fut divisé en deux parties distinctes.

L'*examen écrit*, l'*examen oral*.

L'examen oral, fait successivement par les deux examinateurs de chaque ligne, comprenait des interrogations sur toutes les parties du programme des connaissances exigées en mathématiques.

L'examinateur restait juge de la durée de l'examen oral.

L'examen écrit comportait une composition mathématique ayant pour objet la résolution d'un triangle sphérique, une composition française, une version latine, une traduction d'auteur anglais, un dessin ombré.

Les sujets de composition étaient donnés par l'examinateur des élèves de la marine.

Deux heures étaient accordées pour la résolution du triangle, trois heures

pour le dessin, quatre heures pour toutes les compositions littéraires réunies.

Des coefficients furent donnés à chaque partie du programme du concours.

Ces coefficients furent ainsi répartis :

Examen oral.

Arithmétique.	Coefficient	10
Algèbre	—	8
Géométrie élémentaire. . . .	—	10
Géométrie descriptive	—	6
Statistique	—	10
Trigonométrie rectiligne. . .	—	4
Trigonométrie sphérique. . .	—	8

Examen écrit.

Mathématiques.	Coefficient	10
Français.	—	10
Latin	—	6
Anglais	—	6
Dessin	—	8

Le premier examinateur laissait sous cachet à son collègue, arrivant après lui, la liste par ordre d'inscription des candidats dont les épreuves avaient été complètes, et ceux-là seuls étaient interrogés par le second examinateur.

A la fin de leur tournée, les deux examinateurs de chaque ligne d'examen dressaient les listes des candidats ayant subi les deux épreuves.

Un jury spécial coordonnait ces listes et formait une liste générale d'admission.

Au mois d'août de cette même année, l'arrivée en rade de la *Néréide*, sur laquelle flottait le pavillon de l'amiral Baudin, donna lieu à une manifestation de respectueuse admiration de la part des élèves pour l'illustre homme de mer.

Un jour d'exercice en rade, sur la corvette l'*Orythie*, le commandant de l'École voulut, comme récompense, procurer aux élèves l'honneur d'être jugés

par l'amiral et fit diriger la corvette en droite ligne sur la partie éloignée de la rade où la *Néréide*, purgeant sa quarantaine, était mouillée.

La corvette élongea la frégate et, au moment où elle se trouvait par son travers, les élèves montèrent sur les parois des bastingages, saluèrent l'amiral de trois cris de : Vive le roi! et allèrent ensuite prendre position à quelque distance pour y exécuter diverses manœuvres.

On put alors remarquer combien ils étaient jaloux de mériter une si haute approbation, et ils semblaient dire en même temps que le pays et leurs chefs les trouveraient toujours prêts à imiter les beaux exemples que leurs camarades, sortis de l'École il n'y avait pas encore un an avaient reçus et donnés pendant toute la campagne du Mexique.

L'amiral n'avait pas tardé à juger leurs louables intentions et il avait fait monter la musique de sa frégate sur le pont. Il accueillit les acclamations des élèves au son de fanfares guerrières, et il applaudit longtemps du geste et de la voix au zèle que les jeunes marins déployaient dans leurs évolutions.

Un nouveau règlement intérieur de l'école fut mis en vigueur à dater du 23 janvier 1840.

Il spécifiait les droits et les devoirs de tout le personnel, ainsi que les attributions de chacun des officiers, professeurs, adjudants, maîtres et hommes d'équipage.

Le commandant centralisait tous les services du bord sous sa haute direction. Tous les dimanches, il passait l'inspection des maîtres, des élèves et de l'équipage.

Le commandant en second avait plus particulièrement dans ses attributions la police intérieure du vaisseau. Le jeudi matin, il passait l'inspection des élèves et, une fois par mois, accompagné du capitaine d'armes, il faisait la visite de leurs caissons, pupitres et hamacs; il réglait et surveillait aussi leur nourriture.

Six lieutenants de vaisseau embarqués étaient ainsi répartis :

Quatre d'entre eux avaient chacun le commandement d'une escouade d'élèves. Le cinquième était chargé de l'enseignement nautique sur la corvette d'instruction. Le sixième avait pour attributions le détail de l'équipage et l'instruction des élèves pour le service du fusil, du pistolet et des armes blanches.

Chaque jour un de ces officiers était de garde, et un autre de corvée.

Deux officiers de santé étaient chargés de la visite journalière.

Les six professeurs, dont trois professaient les sciences exactes, un la littérature et la géographie, un cinquième l'anglais, et un autre le dessin étaient logés à bord dans les batteries ou dans l'entrepont et ne pouvaient aller coucher à terre qu'avec l'autorisation du commandant qui, chaque jour, après les classes, s'assurait de l'état du temps et n'accordait la permission qu'autant que les communications ne lui paraissaient pas devoir être interrompues avec la terre pour le retour des professeurs.

A chacune des escouades d'élèves était attaché un adjudant.

Deux d'entre eux étaient toujours de service pour la surveillance des études, des classes, des exercices, des récréations, des promenades et des embarcations lorsque les élèves les manœuvraient.

Un adjudant de *petit service* était chargé de la surveillance pendant les repas et de l'exécution des punitions.

Ces punitions étaient de plusieurs genres :

1° La vigie dans les haubans ou sur quelque point de la mâture pendant la récréation, ou bien la faction au port d'armes avec le fusil ;

2° La salle de police pendant la nuit seulement ;

3° La suppression temporaire ou indéfinie du denier de poche ;

4° La prison ordinaire, avec la soupe, du pain et de l'eau pour toute nourriture. Le maximum de cette punition était de trente jours. Les élèves punis suivaient les cours et avaient leurs livres pour travailler ;

5° La prison de rigueur, d'où les élèves ne sortaient qu'une heure par jour pour prendre l'air sur le pont ;

6° La suspension et la révocation des distinctions honorifiques ;

7° Le cachot, sans lumière, avec du pain et de l'eau pour toute nourriture. Le maximum de cette punition était de quinze jours. Tout élève ayant subi trois fois la punition du cachot était expulsé ou renvoyé. Toutefois la punition du cachot ne pouvait être infligée que par un conseil de discipline, sauf pour les élèves convaincus d'avoir fumé, pour lesquels la réunion du conseil n'était pas nécessaire ;

8° La détention à l'*Amiral* ou à l'*Arrière-garde ;*

9° L'expulsion.

Tout délit devant être puni, quand l'auteur de la faute ne pouvait être connu, un certain nombre d'élèves étaient pris comme responsables.

Les exercices pratiques furent augmentés. Trois jours avant la fin de

l'année scolaire, la corvette d'instruction dut être amenée dans le port, dégréée, démâtée, désarmée, nettoyée et mise au bassin, s'il y avait lieu.

Ensuite elle était réarmée, remâtée et agréée, toujours par les mains ou sous les yeux des élèves.

A partir du 1er avril, les anciens étaient désignés, à tour de rôle, pour commander la manœuvre, faire les fonctions de maître ou de quartier-maître, et être exercés à se servir du sifflet.

Les exercices pratiques étaient suspendus quinze jours avant les examens de fin d'année.

Ils étaient repris après ces examens, et avaient lieu alors dans la partie méridionale de la rade, où se faisaient les manœuvres des ancres et les opérations de gabiage.

Il fut, en outre, décidé que lorsque le ministre jugerait que les circonstances n'y mettaient aucun obstacle, une autre corvette d'instruction, à batterie couverte, serait mise à la disposition de l'École et prendrait la mer pendant l'intervalle de temps qui s'écoulait entre la fin des examens et la reprise des cours.

Les deux premiers élèves sur la liste de classement de sortie recevaient chacun un théodolite ou un sextant, au nom du roi, et le troisième, une longue-vue, au nom du prince de Joinville.

Bien que les parents des élèves ou leurs correspondants habitant Brest fussent autorisés à les visiter, une fois par semaine, à bord du vaisseau où les conduisait un canot envoyé à la cale pour les amener, et que des visites plus fréquentes fussent permises aux parents qui venaient de l'intérieur pour voir leurs enfants, la vie sur l'*Orion* n'était pas bien gaie, et les élèves recherchaient avec empressement toutes les occasions de combattre la monotonie du bord.

Le jour de la fête du roi, par exemple, la salle d'études se transformait en théâtre et, sur une scène improvisée étaient représentés deux vaudevilles dont les rôles étaient remplis par les élèves. A cette représentation étaient conviées les notabilités de Brest, qui se rendaient à cette invitation accompagnées de leur famille.

On jugea toutefois, en haut lieu, que ces distractions étaient nuisibles à la discipline, et les représentations furent interdites par une lettre ministérielle du 5 mai 1838.

De plus en plus cloîtrés sur leur École, les élèves trouvèrent cependant

que, tout retranchés qu'ils étaient, pour ainsi dire, pendant deux ans, du reste du pays, leur cœur battait toujours à l'unisson des sentiments généreux qui sont la caractéristique de notre nation, et ayant appris qu'un tremblement de terre avait désolé notre belle colonie de la Martinique, dont étaient originaires plusieurs de leurs camarades, les élèves de l'École se privèrent de leurs deniers de poche pour faire une souscription importante en faveur des victimes du fléau.

Cependant l'installation du vaisseau-école laissait à désirer sous plusieurs rapports. Les élèves étaient réunis pour étudier sur deux longues lignes, faisant face aux sabords, coude à coude pour ainsi dire et se gênant mutuellement, dans la batterie de trente-six qui, non sans perturbation malgré tout l'ordre qu'on y mettait, se transformait, pendant les vingt-quatre heures, trois fois en réfectoire, une fois en dortoir et en salle d'études pendant le temps qui n'était employé ni aux classes, ni aux repas, ni au sommeil.

Faisant face aux sabords, les élèves étaient, à chaque instant, distraits par la vue de la rade, le va-et-vient des embarcations et par tous les mouvements des navires entrant et sortant du port.

Le nombre des élèves qui, en 1840, était de cent trente-neuf pour les deux divisions, ne permettait pas de les installer d'une façon plus convenable sur l'*Orion*, vaisseau de soixante-quatorze, dont les dimensions étaient devenues insuffisantes.

On résolut, en conséquence, d'affecter un autre bâtiment plus grand à l'École, et, le 1er décembre 1840, l'École navale fut transférée sur le *Borda*, vaisseau à trois ponts, rasé d'une batterie.

Le nouveau vaisseau-école s'appelait autrefois le *Commerce de Paris*. Il avait été construit en 1808, par Sané, et n'avait fait qu'une campagne dans la Méditerranée sous le premier empire.

Le *Borda*, ainsi baptisé du nom d'un savant officier de marine du siècle dernier, le chevalier de Borda, servit à sa nouvelle destination jusqu'en 1863, époque à laquelle il fut remplacé à son tour par un nouveau bâtiment, celui qui sert encore aujourd'hui, et reçut avec un nouveau nom, le *Vulcain*, une dernière destination. Il servit à l'école des mécaniciens du port de Brest.

Le vaisseau qui le remplaça prit le nom de son prédécesseur, le *Borda* devenant ainsi l'appellation générique du vaisseau sur lequel est installée l'École navale.

La nouvelle installation de l'École, sans être parfaite, permit toutefois d'en

régler le régime intérieur d'une façon plus profitable au travail des élèves. La surveillance put mieux s'exercer, le nombre des professeurs fut porté à dix, et l'état-major, augmenté de deux lieutenants de vaisseau se trouva ainsi constitué :

Un capitaine de vaisseau, commandant l'École;
Un capitaine de corvette, commandant en second ;
Huit lieutenants de vaisseau ;
Un commis d'administration ;
Un chirurgien major ;
Un aumônier.

Des modifications furent aussi apportées aux examens d'admission à l'École.

Ces examens comprirent les épreuves suivantes :

Deux examens oraux, dont les examinateurs fixaient la durée eux-mêmes.

Des compositions écrites, comprenant :

1° La résolution d'un triangle rectiligne ;
2° Une épure de géométrie descriptive ;
3° Une composition littéraire ;
4° Une version latine, de la force de la classe de quatrième ;
5° Une tête ou un paysage ombrés ;
6° Un thème anglais.

Quatre heures et demie étaient accordées aux candidats pour exécuter leur épure, leur dessin et résoudre le triangle.

Le même laps de temps leur était donné pour la version, la composition littéraire et le thème anglais.

Les coefficients suivants furent attribués à chacune des parties du programme d'examen :

Compositions orales.

Arithmétique.	Coefficient	10
Géométrie	—	10
Algèbre	—	8
Trigonométrie.	—	8
Géométrie descriptive	—	6

Compositions écrites.

Triangle	Coefficient	6
Composition littéraire	—	14
Version latine	—	6
Thème anglais	—	8
Dessin	—	7
Épreuve	—	6

Les candidats à examiner à Paris, étaient partagés en deux séries d'égal nombre, examinée chacune par deux examinateurs qui, ensuite, partaient en tournée dans les départements. Deux examinateurs faisaient la tournée du Nord et de l'Ouest, les deux autres celle du Midi et de l'Est.

L'énoncé de chaque question faite à chaque candidat, avec la note obtenue par lui en regard, était conservé et soumis au jury d'admission dont faisaient partie les quatre examinateurs et qui dressait la liste de classement définitive. En 1844, les examinateurs du concours pour Saint-Cyr, qui examinaient aussi les candidats à l'École navale, furent remplacés par des examinateurs nommés spécialement à cet effet par le Ministre.

L'École continua de vivre d'une existence calme et régulière pendant plusieurs années. Il n'y a guère à signaler que de petits incidents ou quelques accidents, ces derniers arrivés par suite de l'imprudence de ceux qui en furent victimes.

Les incidents les plus remarquables furent une vigoureuse lutte à coups de poings survenue le 4 mars 1844 entre les deux divisions, au sujet des brimades; un incendie qui éclata, le 20 juin suivant, dans la grande hune du vaisseau et qu'avaient occasionné quelques allumettes, imprudemment allumées par des élèves; une petite manifestation tumultueuse, le 3 janvier 1845, à la suite de l'interdiction par le commandant, d'une parodie de cérémonie religieuse, organisée par les élèves masqués et déguisés, et l'échouage en rade le 28 juillet 1846, de la corvette d'instruction la *Licorne* qui avait remplacé l'*Orythie*.

Parmi les accidents, il n'y a guère à en signaler que deux, l'un mortel, arrivé à un élève de la première division tombé de la vergue de misaine sur un tangon, le 2 juin 1845, l'autre, moins grave, dont fut victime le 5 no-

vembre 1846, un autre élève qui tomba de la chouque du grand mât, en passant par le trou du chat, sur les jambes de revers, et qui, retenu par ses camarades, en fut quitte pour une fracture de la clavicule.

Les jeunes élèves, malgré la légèreté inhérente à leur âge, travaillaient sérieusement et si parfois, ils se livraient à quelques gamineries, comme de lancer des boulettes de mie de pain ou de papier roulé sur leurs professeurs, s'ils inventaient mille ruses pour se faire envoyer à l'hôpital, d'où, à la faveur d'un déguisement, ils s'échappaient pour aller se promener en ville ou chevaucher allègrement sur la route de Landerneau, ils rachetaient ces peccadilles par beaucoup de qualités.

S'ils affectaient des allures de vieux loups de mer, en chiquant comme de simples mathurins, en refusant de porter des bretelles, en se faisant gloire de paraître avec des vêtements pleins de taches de goudron, ces durs à cuire se laissaient facilement attendrir au récit de la moindre infortune et, exemple bien souvent renouvelé au *Borda*, leur argent de poche tombait avec entrain dans la main des malheureux, victimes de quelque catastrophe, comme l'inondation qui, en 1840, ravagea les départements du Midi.

Tout ce qui était beau, noble, généreux, trouvait, d'ailleurs, écho dans le cœur de cette brave jeunesse. C'est ainsi que le 6 février 1845, au retour d'un cours de physique fait dans un des bâtiments de l'arsenal, un de leurs officiers, le lieutenant de vaisseau Allain-Launay, ayant courageusement risqué sa vie, en plongeant tout habillé pour sauver un homme qui se noyait dans l'avant-port, les élèves, malgré le grand froid, se dépouillèrent de leurs vêtements pour couvrir leur officier qui regagna avec eux le bord, au milieu des marques les plus touchantes d'admiration et d'affectueuse sollicitude.

Nous arrivons à une époque dont le souvenir pesa longtemps sur l'École, qui fut troublée par les plus graves désordres dont elle eût jamais été le théâtre.

Le mois de décembre de 1846 fut signalé par une véritable révolte qui commença, dans la journée du 15, par une agitation extrême des élèves, faisant du tapage dans les classes et dans les études.

Trois d'entre eux furent mis au cachot, le jour même. Le lundi 16, un des élèves punis s'étant dit malade et n'ayant pas été reconnu tel par le médecin refusa de réintégrer le cachot.

L'officier de service prévenu fit appeler la garde, mais alors les camarades du récalcitrant, entonnant la *Marseillaise,* brisèrent les glaces des claires-voies et obligèrent, par leur attitude, le commandant à monter sur le pont. Mal accueilli par les élèves restés sourds à ses exhortations, le commandant se retira sur le gaillard d'arrière. Les élèves descendirent alors dans la batterie qui leur servait d'étude.

Vingt d'entre eux, plus raisonnables, se mirent au travail, mais les autres continuèrent à chanter, refusant d'écouter le commandant en second. Ils brisèrent les cloisons qui séparaient les deux divisions, décrochèrent et brisèrent les quinquets et jetèrent le tout à la mer par les sabords.

Le commandant, descendu dans la batterie, essaya en vain, pour la deuxième fois, de faire rentrer les mutins dans l'ordre.

Ils ne voulurent rien écouter, et continuèrent à chanter et à crier jusqu'à la nuit.

Toutefois, à huit heures, le branle-bas du soir s'exécuta sans difficulté, mais le lendemain matin on s'aperçut que les prisons avaient été forcées et les élèves punis délivrés.

Les quinquets jetés à la mer, avaient été remplacés par des fanaux portés par des matelots. Mais les élèves bousculèrent les porteurs brisèrent à coups de poings les fanaux dans les mains des matelots et le désordre recommença.

Le commandant avait fait prévenir le préfet maritime, qui envoya aussitôt à bord du vaisseau-école, le major général.

Après une première tentative du major général pour ramener les élèves égarés, le préfet maritime voulut se rendre à l'École de sa personne. Il parla aux élèves, les rappela au sentiment de leur devoir, d'abord vis-à-vis de leur famille, puis vis-à-vis de l'État, qu'ils devaient servir comme officiers. Il les engagea par trois fois, à faire acte d'entière soumission, mais il n'obtint que le silence.

Le préfet se retira alors et informa le ministre des événements qui s'étaient produits. Un certain nombre d'élèves parmi les plus mutins furent envoyés en prison sur l'*Amiral*, en attendant la décision ministérielle à leur égard.

Le soir même, une lettre des élèves adressée au commandant, fut trouvée au pied de la boîte aux lettres, placée à l'entrée de son appartement :

« Commandant, disait cette missive, jamais les réclamations que nous avons faites n'ont été écoutées. Même encore, on nous refuse toute justice, et l'on répond à nos réclamations par le renvoi de nos camarades. Les deux divisions désirant partager leur sort veulent qu'ils rentrent à bord ou veulent les suivre.

« Nous avons donc l'honneur de prévenir le commandant que, d'ici que justice nous soit faite, nous ne rentrerons pas dans l'ordre. »

Quelques instants après la découverte de cette première lettre, on en trouva une seconde ainsi conçue :

« Nous vous avons accordé une trêve! Mais nous ne vous avons pas promis de rester dans l'ordre. Nous ne sommes pas prêts à entrer en classe, et nous forcer à y aller, c'est faire recommencer le désordre et nous exposer à renvoyer un professeur que nous estimons. »

Ces lettres, bien entendu, n'empêchèrent pas le commandant de sévir avec une juste rigueur contre les meneurs de la révolte.

Toutefois le préfet maritime, usant de bonté, promit aux jeunes égarés de ne demander le renvoi que des plus mutins et des plus compromis.

Les élèves revinrent enfin à de meilleurs sentiments, et les deux premiers-brigadiers de la première division prirent l'engagement, au nom des deux divisions, de se soumettre sans réserve.

Sept élèves, tant de la première que de la deuxième division, furent renvoyés, et tout rentra dans l'ordre.

Deux mois plus tard, le 9 février 1847, la touchante harmonie qui paraissait régner lors des désordres de décembre, entre les deux divisions, avait certainement disparu, car un conflit terminé par une mêlée générale, s'éleva dans la batterie basse entre les élèves, et dut être arrêté par les officiers et les adjudants qui parvinrent, non sans peine, à séparer les combattants.

Ces conflits, assez fréquents à cette époque, étaient amenés toujours par le refus des *fistots* de se soumettre à la tyrannie des anciens, lesquels ne craignaient pas, comme cela eut lieu, l'année suivante, d'infliger des mauvais traitements, soufflets, coups, projection brutale du rouffle sur le pont à celui qui ne voulait pas endurer patiemment leurs vexations.

Les jeunes marins, à peine sortis de l'enfance, pour la plupart, voulaient être traités comme des hommes, demandant (26 février 1847) à être autorisés

à fumer, comme leurs camarades plus âgés de Saint-Cyr et de l'École polytechnique.

La permission ne fut accordée que quelques années plus tard et, en attendant, les élèves continuèrent à chiquer pour se donner l'apparence de vieux loups de mer.

Néanmoins, malgré la défense de fumer, presque tous les élèves parvenaient à se procurer du tabac, et, en se cachant dans les endroits les plus invraisemblables, se donnaient le plaisir d'aspirer quelques bouffées de fumée.

C'était dans les hunes surtout que se réfugiaient les délinquants, au risque, dans leur précipitation à allumer leur cigarette, de mettre le feu au vaisseau, comme cela arriva le 14 juillet 1847, où un incendie causé par une allumette enflammée, imprudemment jetée par un élève, éclata dans la hune de misaine.

Quelques fauberts mouillés suffirent à éteindre cet incendie, considéré d'ailleurs, vu son peu d'importance, comme une distraction par les élèves.

Dans leur existence si retirée, tous ces petits incidents leur semblaient de bonnes fortunes, et rien ne les amusa davantage que de voir, le 14 novembre de cette même année, la corvette de charge l'*Allier* aborder leur *Borda* et lui causer des avaries.

C'était là une véritable distraction, bien préférable aux coups de sifflet et aux manœuvres dont on soulignait parfois le cours d'un professeur, et qui avait en outre l'avantage de ne pas valoir à quelques-uns un certain nombre de jours de prison.

Dans cet ordre d'idées, les coups de vent qui parfois démontent la mer jusque dans la rade, étaient pour les élèves la source d'espérances presque toujours trompées. Si le vaisseau allait chasser! si l'on allait être obligé de mouiller les ancres, si on allait talonner ou même se jeter sur un banc!

Une fois entre autres, vers la fin du mois de février 1848, un véritable ouragan s'était abattu sur la rade de Brest, qui était consignée, et depuis deux jours aucune communication n'avait pu avoir lieu avec la terre.

Tout à coup, au milieu de la tempête, les élèves alors en étude du matin, sentent le vaisseau présenter son travers à la lame, et la voix de l'officier de quart s'élève pour crier d'être prêt à mouiller les ancres des deux bords. Des matelots se précipitent dans la batterie pour faire retirer les élèves assis sur les grosses chaînes des ancres, puis au commandement de : « Mouillez », les deux

ancres tombent à la fois, en même temps qu'un violent coup de talon se fait sentir à l'arrière. Adieu le silence et l'étude! Les élèves se précipitent aux sabords, pendant que les coups de talon redoublent en ébranlant tout le vaisseau. On est échoué sur un banc! Du coup les espérances étaient dépassées. Cependant la tempête diminue, et le commandant fait tout disposer pour relever le bateau du banc sur lequel il est échoué. La chaloupe va mouiller une ancre au large. Les cloisons sont démontées. On garnit de ses barres le grand cabestan et, pour comble de bonheur, les élèves sont appelés à virer au cabestan. Le vaisseau se relève, on revient prendre le corps mort, et pendant cet exercice un canot accoste, apportant la nouvelle de la révolution de février.

Décidément la journée était complète. Jamais l'École n'avait eu tant de distractions à la fois!

Cette année 1848 vit la rentrée à l'École des sept élèves expulsés en janvier 1847, à la suite des graves désordres qui avaient marqué la fin de l'année précédente, et auxquels le gouvernement n'avait pas voulu pardonner, malgré une supplique adressée au roi Louis-Philippe à l'occasion de sa fête par les brigadiers des deux divisions.

Une décision ministérielle du 14 mars autorisa les quatre élèves de seconde année expulsés à subir, le 20 avril, les examens d'élèves de deuxième classe, et les trois de seconde division à subir, le 1er juillet, les examens de passage en première division.

Fut-ce pour remercier le gouvernement républicain de ce don de joyeux avènement? Tant est-il que les élèves répondirent avec empressement à la demande du préfet maritime, faisant ouvrir à l'École une souscription pour subvenir aux besoins de la République.

Et cependant la bourse des futurs officiers n'était pas bien garnie, venant d'être presque épuisée par de nouvelles preuves de bon cœur et de générosité que donnaient si souvent ces mauvaises têtes d'élèves de l'École navale.

L'année précédente ils avaient fourni de leur poche la pension d'un de leurs camarades, dont la famille s'était trouvée subitement ruinée, et ils venaient de lui faire cadeau de son trousseau de sortie, ce qui ne les avait pas empêché d'ouvrir une souscription en faveur de la veuve d'un enseigne de vaisseau sans pension.

Le gouvernement républicain voulut probablement être agréable aux élèves qui venaient de souscrire avec tant d'empressement pour subvenir à ses

besoins, et il décida que les jeunes gens admis élèves de deuxième classe pourraient, après concours, être nommés élèves-commissaires.

Nous ne croyons pas trop nous avancer en affirmant que cette faveur fut moins appréciée que la suppression de la casquette à baleines, remplacée par la coiffure encore aujourd'hui en usage, et que le remplacement du titre d'élèves de la marine, désormais aboli, par celui d'aspirant de marine, officiellement décrété le 2 avril 1848.

Par ce même décret les volontaires de la marine prenaient le nom d'aspirants auxiliaires.

Le 15 juillet, le citoyen Bastide, ministre de la marine, adressait au citoyen général Cavaignac, président du conseil, chargé du pouvoir exécutif, un rapport concluant à appliquer aux candidats au titre d'élèves de l'École navale, des dispositions analogues à celles déjà en vigueur au département de la guerre pour les candidats à Saint-Cyr et à l'École polytechnique.

Un arrêté conforme recula jusqu'à dix-huit ans la limite d'âge, autrefois fixée à seize ans, pour les candidats à l'École navale qui justifiaient d'un embarquement de dix-huit mois à bord des bâtiments de l'État.

Un second arrêté, en date du 9 août suivant, réduisit à un an la durée de cet embarquement, et un troisième arrêté, du 10 octobre 1848, donna aux candidats la faculté d'accomplir la condition d'embarquement, soit à bord des bâtiments de l'État autres que les stationnaires ou les garde-pêches, soit à bord des bâtiments du commerce.

Une disposition spéciale permettait de remplacer cet embarquement d'un an par une simple campagne au delà de l'équateur.

Ce dernier moyen donna naissance à une singulière industrie. Un armateur du Havre eut l'idée d'organiser une corvette destinée à permettre aux jeunes gens refusés au concours et qui avaient atteint la limite d'âge imposée aux candidats ordinaires de faire, dans des conditions avantageuses, le voyage exigé au delà de l'équateur.

La corvette à voiles embarquait les jeunes passagers avec un certain nombre de professeurs, car on était censé continuer les études pendant la traversée.

Le but du voyage était la côte du Brésil. On touchait barre à Pernambuco ou à Baïa, et on rentrait aussitôt en France.

Comme pendant cette navigation d'agrément on cultivait beaucoup plus

la pipe que le programme du concours, peu de ces collégiens de mer étaient reçus, à leur retour; mais comme ils avaient jusqu'à dix-huit ans pour subir les épreuves d'admission à l'École, un grand nombre finissait par réussir à une dernière tentative. La promotion de 1852-1854, par exemple, qui sortit de l'École au début de la guerre de Crimée, comptait, sur cinquante élèves, la moitié de ce nombre provenant des jeunes gens entrés à la faveur de l'arrêté de 1848.

A l'époque de la révolution de février remonte la tentative, bientôt avortée, de la gratuité de l'École navale. Les idées égalitaires, en honneur à ce moment, trouvèrent de l'écho dans le comité de la marine qui fit déposer, par l'amiral Cécille, sur le bureau de la Chambre, le 1er septembre 1848, un rapport concluant à la gratuité absolue des écoles. L'article 2 de ce projet portait qu'à dater du 1er octobre 1850, *aucun* candidat ne pouvait se présenter aux examens pour l'admission à l'École navale s'il ne remplissait les conditions exigées à ce moment des seuls candidats ayant dépassé l'âge de seize ans. En même temps, la limite inférieure d'admission était élevée à quinze ans et la limite supérieure à dix-huit ans au plus.

Ce décret ne reçut jamais son exécution, n'ayant pas été sanctionné par le gouvernement impérial, et on continua à se conformer aux prescriptions de l'arrêté du 10 octobre 1848 et de l'ordonnance de 1839.

L'introduction à l'École de jeunes gens ayant déjà navigué ne produisit pas de très bons résultats. Les habitudes de liberté qu'ils avaient prises avant leur entrée à l'École rendirent plus difficiles le maintien de la discipline. Déjà les brimades avaient tendu à s'accentuer et à prendre un caractère violent, en harmonie avec les temps troublés que traversait le pays.

Pour les empêcher, le commandant avait fixé des heures de récréation différentes pour les deux divisions déjà séparées pour tous les exercices et pour les études. Cette mesure causa une profonde irritation aux anciens.

Le 12 novembre 1848, à huit heures du soir, au branle-bas, au moment où les deux divisions étaient réunies aux bastingages, chacune sur son bord, les anciens tout à coup se précipitèrent sur les fistots qu'ils assaillirent à coups de poings et de gourdins en corde fabriqués sur la corvette d'instruction. Les fistots, un instant surpris par cette brusque agression, ne tardèrent pas à riposter vigoureusement, et le pont devint le théâtre d'une furieuse bataille à laquelle parvint, non sans peine, à mettre fin l'intervention directe des offi-

ciers et des adjudants qui durent se jeter dans la mêlée pour séparer les combattants.

Une autre cause de mécontentement sérieux pour les élèves était l'interdiction faite aux brigadiers et aux élèves d'élite d'aller porter directement au commandant les réclamations collectives de leurs camarades. Le 26 décembre 1848, à la suite d'un nouveau refus du commandant en second de laisser arriver les brigadiers jusqu'au commandant de l'École, ceux-ci, ainsi que les élèves d'élite, déposèrent leurs insignes entre les mains du commandant en second. Cette démission collective fut acceptée purement et simplement, ce qui ne laissa pas que d'offusquer fortement les manifestants, auparavant persuadés que leur manifestation produirait un tout autre effet. Ils se rabattirent alors sur la mesure qui avait séparé complètement les deux divisions et qui, sauf quelques inconvénients, tels que l'échange de lettres un peu trop tendres entre les anciens et leurs fistots de *cœur,* avait produit d'excellents résultats au point de vue de la discipline, en supprimant toutes causes de rixes et de conflits.

Les élèves réclamèrent la réunion des deux promotions. Sur les tableaux d'études de grandes inscriptions s'étalèrent portant ces mots : *Plus de Papas! La réunion ou la mort!*

Des chants variés, sur l'air fameux des *Lampions,* accompagnèrent cette manifestation qui se termina, comme toujours, non par la mort demandée, mais par l'envoi au cachot des plus mutins.

Parmi le personnel attaché à l'École, les factionnaires impassibles et retranchés derrière leurs consignes avaient, au même degré que les adjudants, le privilège d'exciter l'animosité des élèves qui, souvent, les provoquaient, les insultaient même, les coudoyaient ou les bousculaient en passant, malgré les punitions sévères et méritées que leur attiraient de pareils manquements à la discipline et à l'indulgence vis-à-vis de braves et modestes serviteurs, obligés de faire respecter quand même la consigne qui leur était donnée. Et cependant tous ces matelots, ces fusiliers marins aimaient leurs jeunes camarades de bord, étant toujours prêts à se dévouer pour eux lorsque leur inexpérience ou leur imprudence les exposait à un danger quelconque. C'est ainsi que, le 4 avril 1849, le factionnaire à la coupée de tribord voyant tomber à l'eau un élève de deuxième division qui, dans sa chute des grands haubans, avait heurté un porte-manteau, se jeta à la mer tout équipé, plongea et sauva

l'élève qui avait perdu connaissance, au risque d'être entraîné avec lui par le poids de son équipement.

En 1850, on eut un instant l'idée de revenir à une *école* à terre pour les élèves de première année, ceux de première division devant accomplir leur deuxième année d'études à bord d'une corvette sur laquelle ils feraient une campagne de quelques mois. Une commission d'enquête, présidée par M. Daru, se rendit à bord du *Borda* pour prendre à ce sujet et *de visu* des renseignements. Mais ce projet fut abandonné.

Le *Borda* eut à subir, la même année, un assaut d'un autre genre. Chassé par le vent, l'*Allier* tomba en travers sur l'avant du vaisseau-école, et cela si rudement qu'il eut son mât d'artimon et son grand mât cassés.

Quant au *Borda*, il résista vaillamment au choc.

Le système de compression exagérée qui privait absolument de vacances les élèves et qui était poussé si loin, que ce n'était qu'à grand'peine qu'on osait accorder des permissions d'aller en ville aux élèves dont les parents venaient de faire quelquefois deux cents lieues pour voir leur fils, ce système, disons-nous, avait eu pour résultat de rendre ces jeunes gens sauvages, sans usage du monde, curieux jusqu'à l'inconvenance quand des embarcations ayant des dames à bord accostaient le vaisseau, au point qu'elles en étaient entièrement déconcertées.

D'un autre côté, lorsque, par extraordinaire, les élèves descendaient en ville, en permission, ce qui n'arrivait guère qu'une ou deux fois l'an pour certains, ils avaient généralement une tenue débraillée, l'air tapageur, et plusieurs se livraient à des excès blâmables.

On comprit la nécessité d'adoucir ce système et en 1850-51 chaque élève put, à partir du premier classement, passer une journée en ville chez ses parents ou chez son correspondant, au moins une fois toutes les cinq ou six semaines.

Dix jours de vacances furent accordés entre les deux années d'études, à partir des derniers jours de septembre jusqu'aux premiers jours d'octobre. En même temps fut décidé l'envoi aux familles des élèves d'un bulletin trimestriel relatant leurs notes de conduite et de travail, et donnant l'état de leur santé.

Les événements de 1848 avaient-ils laissé pénétrer au *Borda* des germes de farouche républicanisme? C'est peu probable, malgré la forme que, le 28 mars 1850, donnèrent à leur manifestation les élèves furieux de ne pouvoir, par défense du commandant, faire subir la *constante* à un de leurs camarades.

La *constante*, aujourd'hui plus connue sous le nom de *C*, est le terme qui correspond au numéro matricule le plus élevé de l'École. Nous expliquerons dans la seconde partie de cet ouvrage, le mécanisme du calcul que font à ce sujet les élèves. A cette époque, la tradition de la *constante* consistait à accabler le soir, au branle-bas, sous les coups de hamac, l'élève dont le numéro correspondait à la *constante*.

Le matin du 28 mars, on remarqua, dessinées sur tous les tableaux, d'immenses lettres *C*, allégoriques de la constante et sur ces lettres des emblèmes ou des dessins séditieux. Plusieurs *C* étaient surmontés de bonnets phrygiens !

A côté étaient dessinées des guillotines, et au-dessous des inscriptions telles que :

« Honneur à Robespierre et à Marat! »

Mais le commandant ne se laissa pas intimider par ces professions de foi politique étonnantes, et, quelques protestations bruyantes ayant eu lieu, le soir, l'envoi au cachot des fanatiques partisans de la guillotine et de ses pourvoyeurs suffit à rétablir l'ordre.

Grâce au soin particulier avec lequel les journaux étaient éloignés du *Borda*, les événements politiques de l'année 1851 n'amenèrent aucune perturbation dans l'École, et le scrutin qui eut lieu, le 26 novembre, à bord du *Borda*, pour l'élection d'un représentant du peuple pour le département de la Seine en remplacement du général Magnan, s'ouvrit avec le plus grand calme.

Il est vrai qu'aucun électeur ne se présenta!

Le 6 décembre, un autre scrutin pour le plébiscite réunit cent dix adhésions, onze non adhésions et soixante-dix-huit abstentions.

Les élèves furent d'ailleurs préservés par leur jeune âge de l'obligation de se mêler aux luttes politiques, et ils ne participèrent aux choses de l'extérieur que pour celles ayant trait à un tout autre ordre d'idées. C'est ainsi que, pendant tout le mois de novembre, à l'occasion du jubilé décrété par le pape Pie IX, ils assistèrent a une instruction de trois quarts d'heure, qui leur fut faite, chaque dimanche, après la messe.

On supposa probablement que les pieuses exhortations du missionnaire avaient fait naître dans leur esprit des idées de mansuétude et de douceur chrétiennes, car une modification fut apportée au régime de la séparation absolue des deux divisions, nécessitée auparavant par les écarts de caractère des jeunes marins.

Les deux divisions prirent une récréation en commun et furent réunies pour la manœuvre de la corvette d'instruction *la Léonne*.

Il ne paraît pas qu'on eût fait trop de fond sur les excellents sentiments d'entente entre *anciens* et *fistots*, car les rixes, autrefois si fréquentes, ne recommencèrent plus.

Une permission, depuis longtemps désirée par toutes les promotions précédentes, fut enfin donnée aux élèves. Ils purent fumer pendant certaines récréations. Depuis, la permission n'a jamais été retirée que momentanément, par punition. Dès l'instant qu'on put fumer, on perdit la déplorable habitude de chiquer, considérée jusqu'alors par les élèves comme le *criterium* d'un parfait *mathurin*.

Malgré la bonne entente qui ne cessa de régner désormais entre les deux divisions et qui fut bien rarement troublée par quelques altercations particulières sans gravité, une décision du 11 mars 1852 avait prescrit de séparer les anciens des fistots pour la manœuvre de la corvette, ce qui avait l'inconvénient de réduire de moitié, pour chaque division, le temps consacré à cette instruction pratique.

Le 22 mai 1853 eut lieu, à bord du *Borda*, la prestation du serment à l'empereur. Cette cérémonie fut exécutée en présence de tout l'équipage assemblé sous les armes et de l'état-major du vaisseau.

Aucun refus ne se produisit.

Cette même année, pendant la campagne d'été de la deuxième division, eut lieu un grave accident qui faillit terminer, dès son début, la carrière maritime de toute la promotion.

C'était vers les premiers jours de septembre. La corvette *la Faune* revenait des côtes d'Espagne où les élèves avaient visité la Corogne et le Ferrol, et allait s'engager dans la Gironde pour remonter jusqu'à Bordeaux. La terre avait été reconnue avant le coucher du soleil, et à bord se trouvait un pilote rencontré au large à très grande distance de la côte. Le temps était beau, la brise modérée et favorable, les conditions bonnes pour donner dans les passes. Le pilote, se disant sûr de lui, n'hésitait pas à donner les indications nécessaires pour faire route entre les bancs qui se prolongent au large de l'entrée du fleuve, et parmi lesquels se trouve le banc de la Coubre.

Tout à coup, un choc violent ébranla la corvette de la quille à la pointe des mâts. On venait d'échouer. Il était dix heures du soir. La corvette, engagée

dans les brisants, talonnait durement contre le fond de sable dur, et le pilote, perdant complètement la tête, était incapable de donner le moindre avis.

On réussit à mettre une baleinière à la mer pour aller sonder autour du bâtiment. A petite distance du bord, dans la direction du sud, l'eau se trouvait profonde. On eut alors la certitude d'être à gauche de l'entrée, alors que le pilote se croyait sur la droite, erreur qui, dès le début de l'échouage, fit exécuter des manœuvres de nature à compromettre de plus en plus le bâtiment.

La position relevée bien exactement, tous les efforts, toutes les manœuvres furent employés pour se rapprocher de la vraie passe.

Cette lutte dura quatre heures, pendant lesquelles le navire fut en perdition. Les brisants soulevaient la pauvre corvette qui, à chaque coup de talon, frémissait de bout en bout. L'eau embarquait par-dessus les bastingages, balayait le pont et pénétrait dans la cale. Les élèves, à moitié nus, car la moitié d'entre eux avaient été surpris dans leurs hamacs, manœuvraient avec un calme parfait, sous la direction de deux chefs énergiques et de sang-froid qui avaient su maintenir la confiance et l'entrain.

L'un, était le capitaine de vaisseau Degenès, commandant l'École navale, l'autre, le commandant du *Faune*, le lieutenant de vaisseau, aujourd'hui vice-amiral Duburquois. Le canon d'alarme tirait toutes les cinq minutes. Une barque de pêcheur avait rallié à ce signal et se tenait, à portée de voix, en dehors des brisants. A deux heures du matin seulement, grâce à la persistance des chefs et du jeune équipage, secondée par l'ascension de la marée, le *Faune* flottait enfin et jetait aussitôt rapidement l'ancre en dehors des brisants, pour attendre le jour. Le bâtiment avait beaucoup souffert. Le gouvernail était démonté et la partie arrière du vaisseau était particulièrement fatiguée. Comme on le vit à la mise en bassin à Bordeaux, la fausse quille était enlevée ainsi qu'une partie de la quille et les œuvres vives avaient souffert en plusieurs endroits.

Un gouvernail de fortune fut installé avec une vergue d'hune mise en godille et, dès le jour, à la faveur de la marée, on réussit à gagner un mouillage moins dangereux.

Bientôt apparut le vapeur de l'Etat *l'Australie* qui, par une chance heureuse, se trouvait en rivière, et avait pu être informé de la situation du *Faune*, par le bâteau de pêche, son compagnon de la veille. L'*Australie*, pre-



ÉCHOUAGE DU « FAUNE », CORVETTE D'INSTRUCTION DE L'ÉCOLE NAVALE (SEPTEMBRE [illegible])

D'après les dessins de M. MAYER, professeur à l'École.

nant la corvette à la remorque la remonta à Bordeaux où elle fut mise au bassin pour réparer ses avaries.

Outre le courage, le sang-froid et la présence d'esprit des officiers et des élèves, il avait fallu que le *Faune* fût d'une grande solidité, car il est reconnu que le banc de la Coubre, sur lequel il avait échoué, ne pardonne pas et que tous les navires de commerce qui l'ont abordé, n'en sont pas revenus.

Rentrés à Brest, les élèves reprirent le cours de leurs études, ne conservant de cet incident, qui avait failli devenir tragique, d'autre souvenir que celui d'un danger courageusement affronté, et pendant plusieurs mois encore aucun incident ne vint troubler la marche régulière de l'École. Les brimades avaient fini par disparaître et, désormais, ces traditions surannées ne reparurent plus au *Borda*.

La guerre, qui venait d'éclater contre la Russie, eut, pour les futurs officiers, une conséquence directe, par suite des armements considérables nécessités par l'expédition de la Baltique et par celle de la mer Noire.

Un décret impérial nomma, le 1er avril 1854, aspirants de deuxième classe, tous les élèves de première division, qui furent aussitôt embarqués pour faire campagne.

L'année suivante disparurent, pour jamais, les domestiques civils, dont la malpropreté repoussante était devenue proverbiale. Ces domestiques qui étaient attachés au service des élèves dans la proportion d'un pour douze élèves, furent remplacés par des apprentis marins.

Cependant on s'était aperçu des inconvénients que présentait le système, inauguré en 1848, de l'admission à l'École des jeunes gens ayant déjà navigué. Un décret du 19 janvier 1856 supprima cette catégorie de candidats, et l'âge d'admission fut fixé à quatorze ans au minimum, à dix-sept ans au maximum, sans aucune exception. Cette mesure supprima du coup l'ingénieuse combinaison de la corvette, dont nous avons expliqué plus haut le fonctionnement.

En 1858, l'attentat de l'Opéra, contre Napoléon III, fut l'occasion de l'envoi d'une adresse, signée de tous les élèves, et adressée à l'Empereur le 18 janvier.

« Sire, écrivaient-ils, à la nouvelle de l'horrible attentat qui a failli enlever à la France son sauveur et son chef, un cri d'horreur et d'indignation est parti des cœurs dévoués que le *Borda* renferme. Vos jeunes marins n'ont eu qu'une voix pour maudire

les coupables et remercier la Providence qui, encore une fois, a détourné le danger qui menaçait Votre Majesté. »

Quel changement depuis l'époque où les inscriptions : « Honneur à Robespierre et à Marat », avaient orné les tableaux d'études!

Quelques jours plus tard, le 13 février, les jeunes marins eurent une seconde occasion de remercier la Providence, lorsque le *Borda* fut abordé debout au corps par le brick de commerce *le Moïse* qui faillit le couler.

Le 12 août, l'École reçut la visite de l'empereur et de l'impératrice, lors du voyage en Bretagne de ces souverains. Le couple impérial visita en détail toutes les parties du vaisseau, et l'empereur invita à sa table le premier brigadier. La conséquence de cette visite fut une mesure gracieuse prise, l'année suivante, en faveur des élèves boursiers qui, à leur sortie de l'École, reçurent une première mise d'équipement.

Napoléon III avait d'ailleurs voulu continuer les traditions inaugurées par le gouvernement de Louis-Philippe, et les récompenses accordées aux trois premiers élèves sur la liste de classement de sortie furent payées sur sa cassette particulière.

La transformation du matériel de la flotte, par suite de l'application, sur une grande échelle, des machines à vapeur, avait opéré aussi, dès 1857, une transformation dans le programme des cours professés à l'École.

Des cours spéciaux de mécanique appliquée aux machines, complétés par l'étude d'une collection de modèles divers avaient dû être créés. Un premier maître mécanicien avait été embarqué et la corvette à voiles annexe du *Borda*, avait été remplacée par une corvette-mixte, la *Somme*, à laquelle succéda le *Bougainville*.

C'est sur cette dernière, qu'en août 1862, les élèves de deuxième division, allant en Angleterre pendant la campagne des vacances, rencontrèrent à Portland le *Britannia*, vaisseau-école anglais, rencontre qui donna lieu à un échange de visites courtoises entre les élèves des deux nations.

Cependant, précisément par suite de l'extension donnée au programme d'enseignement, et en raison des améliorations reconnues nécessaires dans l'installation de l'École navale, on décida le remplacement du vaisseau-école par un bâtiment d'un rang supérieur, permettant un aménagement plus confortable et plus commode pour le service.

Le 1er octobre 1864 eut lieu l'inauguration d'un nouveau vaisseau-école, celui actuellement encore en service. Cette inauguration coïncida avec le départ, pour la première fois, du navire d'application *le Jean-Bart*, sur lequel désormais les aspirants de deuxième classe firent une campagne de circumnavigation avant de passer aspirants de première classe.

Le nouveau vaisseau-école qui prit le nom de *Borda*, comme celui qu'il remplaçait, était le *Valmy*, majestueux trois ponts de cent vingt canons, œuvre de M. Leroux, lancé à Brest le 25 septembre 1847, et bordé peu après d'un soufflage pour lui donner plus de stabilité.

Le *Valmy* avait fait la campagne de Crimée et devant Sébastopol il avait reçu dans sa coque un boulet que l'on voit encore dans l'amphithéâtre des fistots.

Nous décrirons en détail, dans la deuxième partie de cet ouvrage, la disposition intérieure du *Borda*. Disons seulement que cette disposition, différente de celle de l'ancien *Borda*, modifia les différentes pénalités appliquées aux élèves.

La prison ordinaire fut supprimée. Il n'y eut plus que la prison de rigueur, au courant de laquelle les élèves punis n'assistaient même pas aux cours.

Au point de vue hygiénique, l'amélioration fut sensible, grâce aux vastes dimensions du vaisseau qui a soixante-quinze mètres de long sur quatorze de large. L'alimentation des élèves, autrefois confiée au commandant en second, fut confiée à un économe. Le repas principal qui, jadis, avait lieu le soir, fut reporté à midi, et les élèves eurent autant que possible du dessert.

Le matin, ils eurent désormais quelque chose de chaud, soit du chocolat, soit du lait, afin de ne pas être exposés dans de mauvaises conditions à l'air froid du matin.

Les exercices du corps et de l'esprit furent alternés de façon à introduire dans l'instruction tant pratique que théorique, une variété favorable à l'attention et à l'hygiène.

Une modification importante eut lieu dans l'enseignement. Dès leur entrée à l'École, les élèves de première année reçurent des leçons de physique et de chimie, de littérature, d'histoire et de géographie ainsi que de navigation.

L'exercice du fusil fait auparavant à terre sous la direction d'un capitaine de l'infanterie de la marine et de sous-officiers de cette arme instructeurs, fut exécuté par les anciens sous la direction d'un lieutenant de vaisseau assisté du capitaine d'armes et de sergents d'armes.

Les fistots continuèrent à être confiés pour cette partie de l'instruction à un capitaine de l'infanterie de la marine.

L'inauguration à cette même époque d'un service de communications rapides avec la terre au moyen d'une canonnière à vapeur permit d'assurer les différents services d'une façon tout à fait régulière, et, à moins d'une mer absolument démontée, on ne vit plus ce que l'on voyait trop souvent autrefois, le cours ne pouvant avoir lieu par suite de l'absence du professeur retenu à terre par le mauvais temps.

La création d'une cantine fixe remplaçant l'ancien commissionnaire chargé jusqu'alors d'apporter aux élèves le tabac et les menus objets de toilette dont ils avaient besoin, l'établissement à bord du *Borda* d'une école de natation, sous la direction d'un sergent d'armes provenant de Joinville-le-Pont et auquel furent adjoints huit instructeurs formés par lui, complétèrent la série des améliorations introduites dans le régime intérieur de l'École navale, désormais moins séparée du reste du monde.

Aussi, les jours de bal, les salons de la préfecture maritime purent-ils voir les élèves du *Borda* promener fièrement leur coquet uniforme, composé d'un pantalon, d'un gilet bleu et d'une petite veste de même couleur non boutonnée, uniforme que vint bientôt rehausser le sabre, dont furent armés, en 1867, les élèves, sur la demande qu'en fit à l'impératrice Eugénie son jeune parent, le prince Murat, admis d'office à l'École où il resta un an et demi.

Le vice-amiral de Gueydon, alors préfet maritime à Brest, s'occupait d'ailleurs de l'École, placée sous ses ordres directs, avec une sollicitude qui n'a jamais été dépassée.

C'est à lui que revient l'honneur d'un grand nombre d'utiles améliorations, aujourd'hui consacrées par un long usage.

Au nombre des mesures prises vis-à-vis des élèves par l'amiral de Gueydon, il faut signaler celle qui réglemente les honneurs funèbres à rendre aux jeunes gens venant à mourir soit à bord du *Borda*, soit à l'hôpital maritime.

Dans le dernier cas, vingt élèves pris dans l'escouade du défunt et désignés par le sort devaient assister à l'enterrement de leur camarade. Cette députation devait être conduite par le lieutenant de vaisseau, chef d'escouade. Cinq des plus intimes amis du défunt pouvaient être autorisés à se joindre à la députation officielle.

Si le décès avait lieu à bord, tous les élèves rangés sur le pont de la batterie basse devaient assister au départ du corps de leur camarade.

Le *Borda* reçut le 25 juillet 1867, une seconde visite impériale.

L'impératrice Eugénie, au retour d'un voyage en Écosse, s'arrêta à Brest et visita l'École.

A cette occasion, les examens en cours furent suspendus et les élèves admis à escorter dans leurs embarcations, qui prirent la tête de toutes les autres, le canot à vapeur *l'Elorn* qui portait la souveraine.

L'impératrice parcourut toutes les parties du vaisseau, interrogeant les officiers sur les divers exercices des élèves. Sur sa demande, l'un de ceux-ci monta son hamac, se glissa dedans et en descendit, au grand contentement de l'impératrice qu'amusa beaucoup cette petite gymnastique.

La légende raconte même que l'impériale visiteuse, désirant prendre l'air et contempler d'un endroit élevé la vue de la rade, monta pour cela jusqu'au-dessous de la grande hune, c'est-à-dire à environ cinquante pieds au-dessus du pont. Sur le grand mât, entre le dessous de la hune et le dessus de la grande vergue, se trouve gravée au couteau l'inscription : *Chibi de la reine Hortense*, destinée sans doute dans l'esprit du graveur crédule ou facétieux à conserver le souvenir de cet événement, attribué à une autre souveraine, et que l'on pourrait qualifier sans crainte de miraculeux.

Moins d'un an après la visite de l'impératrice, le prince impérial vint, à son tour, à l'École. Le prince, accueilli avec enthousiasme par les élèves, passa deux heures au milieu d'eux et accepta, avec plaisir, de dîner à leur table. Le lendemain eut lieu une promenade en mer, entre élèves et prince, sur le *Chasseur*, corvette d'instruction.

Survint la guerre contre l'Allemagne, en 1870. Les cours de l'École commencèrent, cette année, dès le 15 septembre. Par mesure de précaution, le *Borda* fut rentré dans le port.

Dix jours après leur rentrée, les anciens manifestèrent le désir d'aller servir dans l'armée de terre avec les marins débarqués pour coopérer, on sait avec quel héroïsme, à la défense du territoire envahi.

On ne crut pas devoir accéder à leur demande.

Depuis cette époque aucun fait saillant n'est venu déranger les élèves de leurs études. Les sorties, devenues trop fréquentes en 1872 par suite d'une réaction contre le système trop sévère établi à ce sujet avant cette époque,

ont été ramenées à une sortie générale par mois, et à deux sorties pour les brigadiers et élèves d'élite.

La petite veste, dite *tout rond*, qui devenait ridicule à être portée par des jeunes gens de dix-sept à dix-neuf ans, a été, au mois de décembre 1875, remplacée par un élégant veston, dont le principal avantage est de pouvoir servir aux élèves lorsqu'ils sont nommés aspirants.

Les brimades, réduites à quelques plaisanteries très inoffensives, ne sont plus qu'à l'état de souvenir, et ceux qui, en 1882, ont voulu les faire revivre, ont vu leur malencontreuse idée repoussée à coups de poings.

En 1881, un décret, en date du 12 septembre, a reculé jusqu'à dix-huit ans la limite d'âge pour l'admission.

Soumis à une sévère discipline, tempérée par les soins dont les entourent les officiers d'élite auxquels est confiée la tâche délicate de leur direction, instruits par des professeurs très distingués tant militaires que civils, ayant sous la main tout ce qui peut contribuer à faire d'eux des officiers savants, les élèves de l'École navale trouvent dans tout ce qui les entoure des exemples journaliers qui les aident à marcher sur les traces de leurs devanciers et à n'avoir d'autre devise que celle qui est inscrite, en lettres d'or, sur le pont de leur vaisseau : « Honneur et Patrie! »





CHAPITRE XVII

COMMANDANTS ET OFFICIERS DE 1670 A 1888



Nous venons de parcourir les diverses étapes qui, depuis plus de deux siècles, ont marqué le développement des institutions plus ou moins parfaites destinées à fournir à notre marine de guerre des officiers braves, savants et dévoués. Nous avons vu ce qu'ont été ces jeunes gens, espoir du pays, élite toujours prête à tous les sacrifices pour porter haut et ferme le pavillon français.

Il nous a paru intéressant de rechercher quels avaient été leurs chefs et leurs guides et, non sans peine il est vrai, nous avons pu arriver à reconstituer presque complètement la liste des officiers auxquels avait été confiée la tâche délicate de montrer à la vaillante jeunesse dont nous avons raconté l'histoire, le chemin de l'honneur et du devoir.

Voici cette liste, telle qu'il nous a été possible de l'établir, en nous appuyant sur les états de revues et les contrôles encore existant, dans les archives du ministère de la marine.

COMMANDANTS ET OFFICIERS MAJORS

DES GARDES DE LA MARINE

PREMIÈRE COMPAGNIE — FORMATION DE 1670

M. DE CAJAC, capitaine commandant.

Détachement de Toulon

Lieutenant. . . .	M. de Chaumont.
Enseigne.	M. de Septennes.
Maréchal des logis	M. de Vieux-Pont.

Détachement de Rochefort

Lieutenant. . . .	M. de la Rochecourbon.
Enseigne.	M. de Sallières.
Maréchal des logis	M. de la Motteville.

COMPAGNIE DES GARDES DE LA MARINE — FORMATION DE 1683

Compagnie de Toulon

M. DE SARTOUS (1683 — 1697), capitaine commandant.

Lieutenants	MM. de Chalais	1683 — 1684
	de Champagnette l'aîné	1684 — 1696
	le chevalier de Saux	1683 — 1685
	de la Maisonnette	1696
Enseignes	MM. le chevalier de Benoise	1683 — 1690
	de Saint-Loup	1683 — 1693
	de Sallagriffon	1690 — 1692
	de Fabreguettes	1692
	de Beaufort	1693

M. LE CHEVALIER DE BEAUJEU (1698 — 1714), capitaine commandant.

Lieutenants	MM. de la Maisonnette	1696 — 1699
	le chevalier de Langon	1699 — 1702
	le chevalier de Glandevez	1702 — 1705
	de Montaut de la Marque	1705 — 1714
Enseignes	MM. de Beaufort	1693 — 1702
	de Saint-Eugène-Marcelange	1702 — 1705
	de Saint-Germain	1705 — 1707
	de Léouze	1707 — 1713
	de la Valtaillade	1713

M. LE CHEVALIER DE VATTAN (1714 — 1728), capitaine commandant.

Lieutenants	MM. le chevalier de Piosins	1714 — 1728
	de Beauvais-Thomas	1728
Enseignes	MM. de la Valtaillade	1713 — 1716
	le chevalier de Glandevez	1716

M. LE CHEVALIER DE PIOSINS (1728 — 1744), capitaine commandant.

Lieutenants	MM. de Beauvais-Thomas	1728 — 1734
	de Chateauregnard	1734 — 1741
	de Villarzel	1741 — 1744
Enseignes	MM. le chevalier de Glandevez	1716 — 1729
	le chevalier de Barthélemy de Sainte-Croix	1729 — 1734
	de Toussis	1734 — 1735
	de la Balme	1735 — 1741
	de Berny	1741 — 1743
	de la Borde-Noguez	1743 — 1745

M. LE CHEVALIER DE VILLARZEL (1744 — 1757), capitaine commandant.

Lieutenants	MM. de la Borde-Noguez	1745 — 1755
	de Grasse-Briançon	1755
Enseignes	MM. de Montcalm-Saint-Veran	1745 — 1755
	Mol de Guernélé	1755 — 1756
	de Thoron	1756

M. LE COMTE DE CARNÉ-MARCEIN (1757 — 1765), capitaine commandant.

Lieutenant............	M. de Grasse-Briançon................	1755 — 1764
Enseignes.............	MM. de Thoron......................	175[illegible] — 1761
	de Montfort-Victor	1761 — 1762
	de Flogergues..................	1762 — 1763
	le chevalier de Montalet..........	1763 — 1764

Modification dans le cadre (1764).

Lieutenant en premier...	M. de Grasse-Briançon	1764 — 1765
Lieutenants en second ...	MM. le chevalier de Tressemanes......	1764
	le chevalier de Bompar...........	1764
Enseigne...............	M. le chevalier de Montalet	1764

M. DE LA COMBE-BENNEVILLE (1765 — 1771), capitaine commandant.

Lieutenant en premier...	M. de Grasse-Briançon.
Lieutenants en second...	MM. le chevalier de Tressemanes.
	le chevalier de Bompar.
Chefs de brigade........	MM. Vialis de Fontebelle.
	de Montfort-Saint-Victor.
	le vicomte de Souillac.

1766 — *novembre* 1771.

Lieutenant en premier...	M. le chevalier de Tressemanes.
Lieutenants en second...	MM. Vialis de Fontebelle.
	Montfort de Saint-Victor.
Chefs de brigade........	MM. le vicomte de Souillac.
	le chevalier de Montalet.

M. DE GRASSE-BRIANÇON (novembre 1771 à octobre 1772), capitaine commandant.

Lieutenant en premier...	M. le chevalier de Tressemanes.
Lieutenants en second ...	MM. Vialis de Fontebelle.
	d'Hérisson.
	Montfort de Saint-Victor.
Chefs de brigade........	MM. le vicomte de Souillac.
	le chevalier de Montalet.

M. D'ARBAUD DE JOUQUES (octobre 1772 à avril 1775), capitaine commandant

Lieutenants	MM. Vialis de Fontebelle.
	Montfort de Saint-Victor.
	le vicomte de Souillac.
	de Roquart.
Sous-lieutenants	MM. le chevalier d'Abbadie-Saint-Germain.
	d'Assas de Montdardier.
	de Lort.
	de Saqui d'Estournès.

Avril 1775.

Premier lieutenant	M. Vialis de Fontebelle.
Second lieutenant	M. Montfort de Saint-Victor.
Chefs de brigade	MM. le vicomte de Souillac.
	de Roquart.

M. DE LA POYPE-VERTRIEUX (1776 — 1781), capitaine commandant

Premiers lieutenants	MM. Vialis de Fontebelle	— 1777
	de Roche-Soleil	1777
Seconds lieutenants	MM. de Roquart	1776 — 1777
	d'Abbadie de Saint-Germain	1777
Chefs de brigade	MM. de Roche-Soleil	1776 — 1777
	d'Abbadie de Saint-Germain	1776 — 1777
	d'Assas de Montdardier	1777
	le chevalier d'Arnaud	1777

M. LE VICOMTE DE VINTIMILLE (1781 — 1786), capitaine commandant.

Premiers lieutenants	MM. de Roche-Soleil	1782
	le chevalier d'Arnaud	1782 — 1786
Seconds lieutenants	MM. d'Abbadie de Saint-Germain	1782
	Saqui d'Estournès	1782 — 1786
Chefs de brigade	MM. d'Assas de Montdardier	1782
	le chevalier d'Arnaud	1782
	de Cambis cadet	1782
	de Costebelle	1782 — 1785
	Alphéran de Montméjan	1785 — 1786

M. DE NOGENT (1714 — 1731), capitaine commandant.

Lieutenants	MM. d'Avaugour	1731
	de Guermeur	1727
Enseignes	MM. de Baraudin	1727
	de Kléan	1727 — 1731

M. D'AVAUGOUR (1731 — 1742), capitaine commandant.

Lieutenants	MM. de Kléan	1731 — 1740
	Dachey	1740
Enseignes	MM. de Guidy	1731 — 1741
	Daigremont	1741

M. LE CHEVALIER DE CONFLANS (1742 — 1746), capitaine commandant.

Lieutenants	MM. Dachey	1744
	de Chezac	1744
Enseignes	MM. Daigremont	1743
	de Kléan	1743 — 1744
	de Bremoy	1744

Compagnie de Brest.

M. LE CHEVALIER DE FLACOURT (1683 — 1684), capitaine commandant.

Lieutenant	M. Hiton	1683

M. DE COULOMBE (1684 — 1705), capitaine commandant.

Lieutenants	MM. Hiton	1683 — 1685
	de Courbon-Saint-Léger	1685 — 1696
	de Champagnette cadet	1696 — 1703
	de Nogent	1703
Enseignes	MM. de Courbon-Saint-Léger	1684 — 1685
	de Champagnette cadet	1684 — 1696
	de Boisdavid	1696

M. DE CHAVAGNAC (1705 — 1714), capitaine commandant.

Lieutenants	MM. de Nogent	1713
	d'Avaugour	1713

Enseignes	MM. de Boisdavid	17[illegible]
	de Barandin	17[illegible]

M. LE COMTE DU GUAY (1746 — 1752), capitaine commandant.

Lieutenant	M. de Chezac	17[illegible]2
Enseigne	M. de Bremoy	17[illegible]2

M. DE CHEZAC (1752 — 1764), capitaine commandant.

Lieutenants	MM. de Bremoy	1752 — 1756
	le comte de Lusseignet	1756 — 1757
	Mol de Guernélé	1757
Enseignes	MM. Heussaf d'Oixant	1752 — 1755
	le comte de Lusseignet	1755 — 1756
	Fournefort	1756 — 1757
	Robien de Saint-Nervin	1757 — 1763
	Girardin	1763

M. DE MARNIÈRE (1764 — 1771), capitaine commandant.

Premier lieutenant	M. Duvergier de Kerhorlay	1764 — 1771
Seconds lieutenants	MM. Mol de Guernélé	1764
	de Geraldin	176[illegible] — 1767
	La Vicomté	1767
Chefs de brigade	MM. Sorel	1765 — 1767
	La Vicomté	1765 — 1767
	Girardin	1767
	Thomé de Kévidec	1768
	le chevalier Turpin du Breuil	1768

Novembre 1771.

M. D'ISLE-BEAUCHAINE (1771 — 1776), capitaine commandant.

Premier lieutenant	M. Prevost de Traversay	1771 — 1773
Seconds lieutenants	MM. Mol de Guernélé	
	La Vicomté	
	le chevalier du Pavillon	1772 — 1773
Chefs de brigade	MM. le chevalier Turpin du Breuil	1772
	Girardin	1772
	des Farges de la Vaultière	1771 — 1772

Octobre 1772 *à avril* 1775.

Commandant en second..	M. de Balleroy	1772 — 1775
Lieutenants	MM. Girardin	1775
	de Cuverville	1772 — 1775
	des Farges de la Vaultière	1775
	de Vigny	1774 — 1775
Enseignes	MM. du Cheyron	1772 — 1775
	du Couëdic	1772 — 1775
	Bréda de Guibert	1772 — 1775
	de Vigny	1772 — 1774
	de La Villebouguais	1772 — 1775
	du Pas	1772 — 1775
	Granchain de Semerville	1772 — 1775
	le chevalier de Biré	1772 — 1775
	de Clerimbert	1774 — 1775

Avril 1775.

Premier lieutenant	M. Girardin.
Second lieutenant	M. des Farges de la Vaultière.
Chefs de brigade	MM. de Cuverville.
	de Vigny.

M. LE CHEVALIER DE MONTEIL (1776 — 1780), capitaine commandant.

Premiers lieutenants	MM. Girardin	1778
	des Farges de la Vaultière	1778 — 1780
Seconds lieutenants	MM. des Farges de la Vaultière	1778
	de Cuverville	1778 — 1780
	de Vigny	1778 — 1780
Chefs de brigade	MM. de Cuverville	1778
	de Vigny	1778
	du Couëdic	1778
	de Biré	1779

M. DES FARGES DE LA VAULTIÈRE (1780 — 1786), capitaine commandant.

Premiers lieutenants	MM. de Cuverville	1780 — 1781
	de Semerville	1781 — 1782
	de Carné	1782 — 1786
Seconds lieutenants	MM. de Vigny	1781
	de La Villebouguais	1781 — 1782
	de Clerimbert	1782 — 1786

Chefs de brigade	MM. du Couëdic	1780
	de Bué	1781
	de Somervill	1782
	de La Villebouguais	1782
	de Carné	1782
	de Clerimbert	1782
	de Tredern	1786
	de Keralio	1786

COMPAGNIE DE ROCHEFORT

M. DESNOTS (1683 — 1684), capitaine commandant.

Lieutenants	MM. Clavié	1683 — 1684
	de l'Isle	1684

M. DE LA BAUME (1684 — 1688), capitaine commandant.

Lieutenant	M. de l'Isle	1684

M. LE CHEVALIER DE PERRINET (1688 — 1705), capitaine commandant.

Lieutenant	M. de l'Isle	1684

M. LE MARQUIS DE BLÉNAC (1705 — 1714), capitaine commandant.

Lieutenant	M. de l'Isle	1684 — 1714

M. LE COMTE DE CHAVAGNAC (1714 — 1727), capitaine commandant.

Lieutenants	MM. de Roderie de Verac	1714 — 1720
	du Deffand	1720
Enseigne	M. Clavet	1720

M. LE COMTE DES GOUTTES (1727 — 1745), capitaine commandant.

Lieutenants	MM. du Deffand	1720 — 1730
	de Conflans	1730 — 1742
	d'Orvilliers	1742
Enseignes	MM. Clavet	1720 — 1734
	de la Filière l'aîné	1734

M. DE MACNEMARA (1745 — 1752), capitaine commandant.

Lieutenant	M. d'Orvilliers	1751
Enseignes	MM. de la Filière	1756
	de Beauchesne	1748 — 1752

M. LE CHEVALIER DE GUEBRIANT-BUDES (1752 — 1757), capitaine commandant.

Lieutenants	MM. d'Orvilliers	1757
	de la Filière	1755 — 1756
	de Kearney	1756
	Guyonnet de Montbalen	1757
Enseignes	MM. de Mauclerc	1752 — 1755
	de Kearney	1755 — 1756
	d'Hérisson	1756

M. LE COMTE D'ORVILLIERS (1757 — 1764), capitaine commandant.

Lieutenants	MM. de Kearney	1756 — 1761
	Guyonnet de Montbalen	1757
Enseignes	MM. d'Hérisson	
	de Camérant	1758
	Coeffier du Breuil	1762

M. D'ISLE-BEAUCHESNE (1764 — 1771), capitaine commandant.

Premier lieutenant	M. de Baraudin	1764
Second lieutenant	M. Guyonnet de Montbalen	
Enseigne	M. d'Hérisson	

1765

Premiers lieutenants	MM. de Baraudin	1764 — 1769
	Prévost de Traversay	1769 — 1771
Seconds lieutenants	MM. Guyonnet de Montbalen	1766
	d'Hérisson	1766
	le chevalier du Pavillon	1766 — 1771
Chefs de brigade	MM. le chevalier du Pavillon	1765 — 1766
	le chevalier Turpin	1765 — 1771
	Coeffier du Breuil	1766 — 1771
	des Farges de la Vaultière	1769 — 1771

La compagnie est versée dans la compagnie de Brest en novembre 1771 *jusqu'en avril* 1775.

M. LE COMTE DE CHÉRISEY (1775 — 1782), capitaine commandant.

Premiers lieutenants. .	MM. le chevalier du Pavillon. .	1775 — 1777
	le chevalier de Cardaillac	1777 — 1779
	de Bréda de Guibert	1779 — 1782
Seconds lieutenants . .	MM. Dussault des Croix .	1775 — 1777
	de Bavre	1777 — 1778
	Bréda de Guibert	1778 — 1779
	de Foucault	1779 — 1782
Chefs de brigade	MM. le chevalier de Cardaillac	1775 — 1779
	de Bavre	1775 — 1777
	Bréda de Guibert	1777 — 1778
	de Foucault	1777 — 1779
	le marquis de Montbas. . .	1778
	de Grimouard . . .	1779 — 1781
	de Viart	1781 — 1786

M. LE VICOMTE DE TURPIN (1782 — 1786), capitaine commandant.

Premier lieutenant	M. de Foucault	1782
Second lieutenant	M. de Montbas	1782 — 1786
Chefs de brigade	MM. de Viart	1782 — 1786
	le chevalier de Turpin	1782 — 1786

COMPAGNIE

DES GARDES DE L'ÉTENDART RÉAL

DES GALÈRES

M. LE COMMANDEUR DE PÉZENAS (1670 — 1674), capitaine commandant.

M. CHOART (1670 — 1690), capitaine commandant.

M. LE CHEVALIER DE CHAMBONAS (1690 — 1692), capitaine commandant.

Lieutenant	M. de Ponfrach	1690

Enseignes	MM. de Saint-Clair	1690 — 1691
	de Morgan	1691
Maréchaux des logis	MM. de Morgan	1690 — 1691
	du Plessys	1691

M. DE COTRON (1694 — 1710), capitaine commandant.

Lieutenant	M. le chevalier de Ponfrach	1690
Enseignes	MM. de Morgan	1691 — 1709
	de Biardon	1709
Maréchal des logis	M. du Plessys	1691

M. LE COMMANDEUR DE BOURSEUILLE (1710 — 1712), capitaine commandant.

Lieutenant	M. le chevalier de Ponfrach	1690 — 1712
Enseigne	M. de Biardon	1709 — 1712
Maréchal des logis	M. du Plessys	1691 — 1712

M. LE COMMANDEUR DE COURTEBONNE (1712 — 1715), capitaine commandant.

Lieutenant	M. le commandeur de Froulay	1712 — 1715
Enseigne	M. de la Balme	1712
Maréchal des logis	M. de Bosco	1712

M. LE CHEVALIER DE ROUSSET (1715 — 1716), capitaine commandant.

Lieutenant	M. le chevalier de Beausset	1715 — 1716
Enseigne	M. de la Balme	1712
Maréchal des logis	M. de Bosco	1712 — 1716

M. DU CHASTELIER (1716 — 1717), capitaine commandant.

Lieutenant	M. le marquis de Tessé	1716 — 1717
Enseigne	M. de la Balme	1712
Maréchal des logis	M. de Fazende	1716

M. LE MARQUIS DE TESSÉ (1717 — 1736), capitaine commandant.

Lieutenants	MM. de Villeneuve-Bargemont	1717 — 1728
	le chevalier de la Fare-Lopis	1728 — 1736
Enseignes	MM. de la Balme	1712 — 1722
	de la Bonnernelle	1722 — 1728
	d'Auribeau	1728

Maréchaux des logis.	MM. de Fazende...	1716 — 1719
	de Fabas...	1719 — 1725
	de Castillon..	1725 — 1728
	de l'Épine...	1728

M. LE CHEVALIER DE LA FARE-LOPIS (1736 — 1746), capitaine commandant.

Lieutenant.............	M. le chevalier du Ligondez d'Avrilly...	1736 — 1746
Enseignes......	MM. d'Auribeau....................	1728 — 1739
	le chevalier de l'Épine...........	1739 — 1741
	le chevalier de Cabre Roquevèvre..	1741 — 1743
	de Grandmaison...............	1743 — 1746
Maréchaux des logis.	MM. le chevalier de l'Épine..	1728 — 1739
	de Grandmaison..........	1739 — 1743
	le baron de la Fare-Lopis........	1743 — 1746

M. LE MARQUIS DE LÉVIS (1746 — 1749), capitaine commandant.

Lieutenant.............	M. le chevalier de la Battie............	1746 — 1749
Enseigne.........	M. le chevalier de Ségur-Cabanac....	1746 — 1749
Maréchal des logis..	M. de Gotho cadet....................	1746 — 1749

COMPAGNIE

DES GARDES DU PAVILLON AMIRAL

M. LE CHEVALIER DE LUYNES (1716 — 1734), capitaine commandant.

Lieutenants............	MM. le chevalier de Boulainvilliers (B.).	1716
	le chevalier de Glandevez (T.).....	1729
Enseigne...............	M. le baron de Roquesemine (T.)......	1716

N. B. — La lettre B indique que l'officier était attaché au port de Brest, et la lettre T, qu'il était attaché à celui de Toulon.

Maréchaux des logis	MM. de la Chapelle (T.)	1716
	de Boisdeluché (B.)	1716
	le chevalier de Chateaurenard (T.)	1725
	de Trémereux (T.)	1728
	de Vilarzel (B.)	1729
	de Beaumont-Lemaistre (T.)	1729
	de Kergariou (T.)	1731
	de Coulons (T.)	1732

M. DE PARDAILLAN (1734 — 1746), capitaine commandant.

Lieutenant	M. de Glandevez (T.)	1729
Enseignes	MM. de Coulons (T.)	1734
	de Drucourt (T.)	1742 — 1746
Maréchaux des logis	MM. de Coulons (T.)	1732 — 1734
	de Carné-Marcein (B.)	1734
	de Rosmodruc (T.)	1740 — 1746
	de Thorence (T.)	1740
	d'Oysseau (B.)	1742
	de Grasse (T.)	1742

M. DE CRESNAY (1746 — 1755), capitaine commandant.

Lieutenants	MM. de Drucourt (B.)	1746
	de Carné-Marcein (T.)	1746
	de Marnière (B.)	1751
Enseignes	MM. Mosnier de Sausse (T.)	1747
	de Rosmodruc (T.)	1746
	d'Estry de Secqueville (B.)	1750
Maréchaux des logis	MM. Mosnier de Sausse (T.)	1746
	d'Estry de Secqueville (T.)	1746
	Maupin (B.)	1748
	Kervin de Kersulec (T.)	1751
	de Cypières (T.)	1754
	de Musuillac (B.)	1754
	La Vicomté (B.)	1755

M. LE COMTE DE LA ROCHEFOUCAULD-COUSAGES (1755 — 1765), capitaine commandant.

Lieutenants	MM. de Marnière (B.)	1751 — 1757
	de Carné-Marcein (T.)	1746 — 1757
	Mosnier de Sausse (T.)	1757
	de Cypières (T.)	1757
	de Raymondis-Casseaux (T.)	1761
	de Musuillac (B.)	1764

Enseignes.	MM. Mostier de Sausse (T.)	1747 — [illegible]
	d'Estry de Secqueville (B.)	1750
	de Cypières (T.)	1756 — 1757
	de Raymondis-Caneaux (T.)	1757 — 1761
	de Musuillac (B.)	1757 — 1764
	le chevalier de Cypières (B.)	1760
Maréchaux des logis	MM. de Cypières (T.)	1752 — 1756
	de Musuillac (B.)	1754 — 1757
	La Vicomté (B.)	1755 — 1756
	de Raousset Soumabre (B.)	1757
	le chevalier de Cypières (B)	1757 — 1760
	de Thiersanville (T.)	1757
	Commandaire de Taradeau (B.)	1759 — 1763
	Mehereuc de Saint-Pierre (B.)	1760
	Desidery (T.)	1762

M. LE VICOMTE DE ROQUEFEUILLE (1765 — 1780), capitaine commandant.

Premier lieutenant	M. de la Porte-Vezins (B.)	1765
Seconds lieutenants	MM. de Cypières (B.)	1765
	de Musuillac (B.)	1765
	de Raymondis-Caneaux (T.)	1766
Chefs de brigade	MM. de Raymondis-Caneaux (T.)	1765 — 1766
	le chevalier de Tremigon (B.)	1765
	le chevalier de Cypières (T.)	1766
	Desidery (T.)	1767

Brest (*novembre* 1772).

Lieutenants	MM. de Musuillac.
	le chevalier de Tremigon.
	Mehereuc de Saint-Pierre.
Enseignes	MM. Bottey de la Villervé.
	le chevalier de Beaumanoir.
	de Tredern.
	La Motte-Groult.
	le chevalier de l'Angle.

Toulon

Lieutenant commandant	M. de Raymondis Caneaux.
Lieutenant	M. le chevalier de Cypières.
Sous-lieutenants	MM. de Roche-Soleil.
	le chevalier de Sambucy.

Brest (*en mars* 1773).

Capitaine en second	M. d'Orves Thomas.	
Lieutenants	MM. de Musuillac.	
	le chevalier de Tremigon.	
	Mehereuc de Saint-Pierre.	
	Bottey de la Villervé.	

Toulon (comme en 1772)

(*En octobre* 1775).

Premier lieutenant	M. d'Orves Thomas (B.)	1775 — 1780
Seconds lieutenants	MM. de Raymondis Caneaux (T.)	1775 — 1778
	le chevalier de Tremigon (B.)	1775 — 1777
	le chevalier de Cypières (T.)	1777
	Mehereuc de Saint-Pierre (B.)	1778
	de Sambucy (T.)	1779
Chefs de brigade	MM. Mehereuc de Saint-Pierre (B.)	1775 — 1778
	le chevalier de Cypières (T.)	1775 — 1777
	Bottey de la Villervé (B.)	1779
	Durand de Braye (T.)	1778

M. D'ORVES-THOMAS (1780 — 1782), capitaine commandant.

Premier lieutenant	M. Mehereuc de Saint-Pierre (B.)	1780
Seconds lieutenants	MM. de Sambucy (T.)	1780
	Bottey de la Villervé (B.)	1781
Chefs de brigade	MM. Durand de Braye (B.)	1780
	Bruës d'Aigalliers (T.)	1781

M. LE MARQUIS DE KERGARIOU DE ROSCOUET (1782 — 1786), capitaine commandant.

Premiers lieutenants	MM. Mehereuc de Saint-Pierre	1783
	de Guebriant	1783 — 1784
	Durand de Braye	1784 — 1785
	le vicomte de Segonzac	1785 — 1786
	Bruës d'Aigalliers	1786
Seconds lieutenants	MM. Bottey de la Villervé	1783
	Bruës d'Aigalliers	1782 — 1786
	de Messemé	1783 — 1786
	de Vallongues	1786
	d'Arragones d'Orcet	1786
Chefs de brigade	MM. de Beaumanoir	1782 — 1783
	de Vallongues	1782 — 1786
	d'Arragones d'Orcet	1783 — 1786

ÉTAT-MAJOR

DE LA COMPAGNIE DES GARDES DU PAVILLON

SOUS LA RESTAURATION

M. LE COMTE DE COLBERT-MAULEVRIER, contre-amiral (1817 — 1821), commandant.

Lieutenants en premier..	MM. de Villaret-Joyeuse..............	1817 — 1819
	le comte de Saint-Belun..........	1817 — 1818
	Duval d'Ailly..................	1818 — 1821
	Berthelot de Baye................	1819
Lieutenants en second...	MM. Berthelot de Baye................	1817 — 1819
	de Maré..........................	1817 — 1821
	Gantés...........................	1819 — 1823
	Gay de Taradel...................	1821

M. LE BARON PRIGNY DE QUERIEUX (1821 — 1828), commandant.

Lieutenants en premier..	MM. Berthelot de Baye...............	1828
	de Gauville......................	1821 — 1823
	Gantés...........................	1823 — 1826
	de Sercey........................	1826
	Rainouard........................	1827 — 1828
Lieutenants en second ...	MM. Gantés.........................	1819 — 1823
	Gay de Taradel...................	1821 — 1826
	Lainé............................	1823 — 1827
	de la Roque......................	1826

M. ROTHEREL DE LA BRETONNIÈRE (1828 — 1830), commandant.

Lieutenants en premier ..	MM. de Sercey.....................	1826 — 1830
	de Gourdon.......................	1828 — 1830
Lieutenants en second ..	MM. Prevost Sansac de Traversay.......	1828 — 1830
	de la Roque......................	1826 — 1830

M. LE BARON HUGON (1830).

Lieutenants en premier..	MM. de Sercey	1830
	de Gourdon.	
Lieutenants en second....	MM. Prevost Sansac de Traversay.	
	de la Roque.	

CAPITAINES DE VAISSEAU COMMANDANTS

DES COMPAGNIES D'ÉLÈVES DE LA MARINE

Compagnie de Brest

M. le comte Duplessis-Parscau ... . 1817 — 1820

Compagnie de Rochefort

MM. Lemoyne Serigny de Luret............. 1817 — 1820
de Saulces de Freycinet................ 1820 — 1821
Leblond Plassau...................... 1821 — 1824
Collinet......................... 1824

Compagnie de Toulon

M. Thomas de Saint-Laurent .. .. 1817 — 1828

GOUVERNEURS

DU COLLÈGE ROYAL DE LA MARINE

A ANGOULÊME

MM. de la Serre, contre-amiral honoraire....................... 1818 — 1824
le vicomte Gallard de Terraube, capitaine de vaisseau honoraire.. 1824 — 1830

COMMANDANTS DU VAISSEAU-ÉCOLE L'*ORION*

1827 — 1830

MM. de Nourquer du Camper, capitaine de vaisseau. 1er novembre 1827 — 26 septembre 1824.

Hugot-Derville, capitaine de frégate, commandant provisoire. 26 septembre 1828 — 18 mars 1829.

Buchet de Chateauville, capitaine de vaisseau. 18 mars 1829 — 16 octobre 1830.

Hamon, lieutenant de vaisseau, commandant intérimaire. 16 octobre 1829 — 15 novembre 1830.

COMMANDANTS DE L'ÉCOLE NAVALE

1830 — 1888

MM. de Hell,	capitaine de vaisseau. .	15 nov. 1830	—	9 nov. 1835.
de Bonnefoux,	— . .	9 nov. 1835	—	24 oct. 1839.
Andréa de Nerciat,	— . . .	24 oct. 1839	—	1er nov. 1843.
Le Prédour,	— . .	1er nov. 1843	—	16 sept. 1846.
de Kersauson de Pennendreff,	— .	16 sept. 1846	—	5 oct. 1847.
Guérin,	— . . .	5 oct. 1847	—	25 sept. 1849.
Jehenne,	— .	25 sept. 1849	—	1er août 1852.
Degenès,	— . .	1er août 1852	—	20 sept. 1854.
Mallet,	— . .	20 sept. 1854	—	25 juillet 1856.
Barbet,	— . .	25 juillet 1856	—	22 oct. 1857.
Lacapelle,	— . .	3 nov. 1857	—	16 avril 1860.
Longueville,	—	16 avril 1860	—	4 août 1862.
Noury,	.	4 août 1862	—	29 sept. 1864.
de Cornulier-Lucinière,	— . .	29 sept. 1864	—	7 sept. 1866.

MM. Thomasset,	capitaine de vaisseau...	7 sept. 1866	—	21 avril 1868.
Garnault,	— ...	21 avril 1868	—	5 août 1870.
Buret,	— ..	5 août 1870	—	1er août 1872.
Foullioy,	— ...	1er août 1872	—	1er août 1874.
Poidloüe,	— .	1er août 1874	—	23 oct. 1875.
Halna du Fretay,	— ..	23 oct. 1875	—	1er sept. 1877.
Guépratte,	— ..	1er sept. 1877	—	1er sept. 1879.
Bories,	— ...	1er sept. 1879	—	1er sept. 1881.
Besnard, capitaine de frégate, commandant intérimaire.				
Devarenne,	capitaine de vaisseau...	23 nov. 1881	—	26 sept. 1883.
Caubet,	— ...	26 sept. 1883	—	26 sept. 1885.
Sallandrouze de Lamornaix,	— ..	26 sept. 1885	—	15 oct. 1887.
Barrera,	— ...	15 oct. 1887.		





DEUXIÈME PARTIE

CHAPITRE PREMIER

LE COMMANDANT BARRERA



Le commandement de l'École navale est, sans conteste, une des situations les plus difficiles à remplir que puisse, au cours de sa carrière, rencontrer un officier de vaisseau. Savoir allier une juste fermeté, une sévérité nécessaire à l'exacte compréhension de la paternelle indulgence que réclame, quelquefois, l'âge des jeunes marins appelés à devenir officiers de vaisseau; appliquer avec un lumineux discernement les ressources que fournit le règlement de l'École pour punir ou encourager, suivant la personnalité de l'élève, ses aptitudes, son caractère, ses sentiments propres; imprimer à l'enseignement théorique et pratique une impulsion régulatrice et salutaire, prendre ou proposer les mesures indispensables pour développer le plus possible, sans danger pour leur santé, l'instruction professionnelle et pratique des élèves; réunir le commandement d'un équipage à celui d'une grande école, avec son personnel spé-

cial d'officiers d'élite et de professeurs civils distingués; tout cet ensemble réuni nécessite la possession de qualités d'intelligence, de savoir et de tact difficiles à rencontrer à un égal degré chez un même officier.

On peut dire que le commandant actuel de l'École navale, non seulement réunit, en sa personne, tout ce que nous avons dit être nécessaire dans la situation qu'il occupe, mais qu'il ajoute encore à l'exquise urbanité de l'homme du monde, le prestige qui s'attache à ceux qui, comme lui, ont passé leur vie presque tout entière, à la mer et dont chaque campagne a été marquée par une action d'éclat.

Grand, mince, élégamment pris dans sa redingote d'uniforme, le commandant Barréra porte sur sa physionomie, dont la finesse n'exclut pas l'énergie, le cachet de la race roussillonnaise à laquelle il appartient. Dans la force de l'âge, il a cinquante-deux ans; c'est à peine si on croirait, à le voir, au besoin, monter lestement dans la hune, comme un aspirant, qu'il a atteint la quarantaine; et cependant, peu d'officiers de son grade ont plus de campagnes que lui. Sorti de l'École navale le 1er avril 1854, il resta dix ans avant de pouvoir aller revoir son pays natal assistant, comme aspirant, à la prise de Bomarsund sur le *Duperré;* à celle de Sébastopol sur le *Friedland;* à celle de Kinburn, sur la bombarde *le Palinure.* A peine de retour en France, le jeune aspirant embarqua sur la frégate *l'Audacieuse,* pour faire la campagne de Chine et de Cochinchine, et, avec les compagnies de débarquement, coopéra à la prise de Canton et à celle des forts du Peï-ho. Nommé enseigne le 1er avril 1858, le nouvel officier de vaisseau, embarqué sur la canonnière *la Dragonne,* assista à la prise des forts du Peh-Tang, à celle des lignes de Ki-Hoa et, en récompense de sa brillante conduite à l'assaut du fort de Mytho, fut fait chevalier de la Légion d'honneur.

Revenu en France en juillet 1862 et nommé lieutenant de vaisseau, le capitaine Barréra fait la campagne du Mexique sur le vaisseau *le Fontenoy,* va commander la canonnière *l'Éclair* à la station de la Guyane, et lorsque la marine vient défendre la capitale du pays, assiégée par les armées allemandes, il commande le bataillon de marins du fort de Romainville et reçoit la croix d'officier de la Légion d'honneur. Capitaine de frégate, puis capitaine de vaisseau ayant successivement commandé le transport *l'Orne,* le vaisseau *le Saint-Louis,* le cuirassé *le Colbert,* le commandant Barréra, au moment où la confiance du gouvernement l'a mis à la tête de l'École navale,



LE CAPITAINE DE VAISSEAU BARRERA
Commandant l'École navale (1888).

commandait le plus beau cuirassé de notre marine l'*Amiral Duperré*, ayant pour second l'énergique capitaine de frégate Thesmar, le plus jeune des officiers d'un grade vaillamment conquis au Tonkin, qui l'a accompagné sur le *Borda*, où il remplit les délicates et difficiles fonctions de commandant en second de l'école.

Grâce à la direction, à la fois énergique et paternelle, du commandant Barrera, l'École navale continue les traditions de science théorique et pratique, d'honneur et de discipline qui ont porté si haut son renom dans l'estime de l'étranger et dans l'opinion de la France entière.

Lorsque le commandant Barrera quittera le *Borda*, il laissera derrière lui, avec de sympathiques regrets pour l'homme privé, la conviction raisonnée de ses subordonnés d'avoir eu l'honneur de servir sous les ordres d'un officier qui prendra rang certainement parmi les plus brillants officiers généraux de la marine française.





CHAPITRE II

CONDITIONS ET CONCOURS D'ADMISSION — PERSONNEL DE L'ÉCOLE



Le règlement du 6 octobre 1887, détermine les conditions d'admission à l'École navale, dont le fonctionnement a été réglé le 30 septembre 1886.

Les candidats doivent se faire inscrire du 1er au 25 avril, terme de rigueur, à la préfecture du département où est établi le domicile de leur famille, ou de celui où ils poursuivent leurs études. Tout candidat, lors de son inscription, doit justifier :

1° Qu'il est Français ou qu'il se trouve placé dans une des conditions suivantes : né en France ou à l'étranger d'un père naturalisé après sa naissance, ou d'un ex-Français ayant recouvré sa nationalité d'origine; né en France d'une femme française mariée à un étranger et ayant, après divorce, recouvré la qualité de Française; orphelin de père et de mère, né en France, d'une femme française mariée à un étranger;

2° Qu'il a eu quatorze ans au moins et qu'il n'a pas accompli sa dix-huitième année avant le 1er janvier de l'année du concours.

Les pièces à produire pour l'inscription sont les suivantes :

1° Acte de naissance dûment légalisé ;

2° Un certificat du maire de la localité habitée par la famille, constatant que le candidat est Français ou bien qu'il se trouve dans une des conditions spécifiées ci-dessus ;

3° Un certificat d'un docteur en médecine ou d'un chirurgien, attestant que le candidat a eu la petite vérole ou qu'il a été vacciné ou inoculé ;

4° Une déclaration écrite, indiquant celui ou ceux des centres de composition écrite ou d'examen oral choisi par le candidat ou par sa famille ;

5° Une déclaration sur papier timbré par laquelle les parents, père, mère ou tuteur, s'engagent à payer au Trésor public, par trimestre et d'avance, une pension annuelle de 700 francs ;

6° Un second acte sur papier timbré, portant engagement de payer le trousseau, les livres et objets nécessaires aux études, objets dont le prix est d'environ 1,000 francs. Ce prix est versé en deux fois : 800 francs au moment de l'admission de l'élève ; 200 francs au commencement de la seconde année ;

7° S'il y a lieu, le diplôme de bachelier ès lettres (première partie) ou le diplôme complet.

Des bourses, des demi-bourses et des trousseaux sont accordés par le ministre de la marine, sur la proposition du conseil d'instruction de l'École.

L'admission a lieu par voie de concours, et les épreuves consistent en compositions écrites et en examens oraux.

Le concours est ouvert, à la même date, pour les compositions écrites, dans les villes ci-après : Paris, Dunkerque, Dieppe, Cherbourg, Brest, Lorient, Rochefort, Bayonne, Toulouse, Toulon, Lyon, Nancy, Bastia et Alger.

Les examinateurs sont au nombre de quatre :

Deux pour les lettres ;

Deux pour les sciences.

Un correcteur spécial est chargé de la composition de dessin.

Chaque examinateur est chargé de la correction des compositions correspondant aux examens qui lui sont attribués.

La veille du premier jour des compositions, les candidats sont soumis, dans chaque centre de concours, à une visite médicale, passée par une commission ainsi composée :

Un officier supérieur de la marine, *président* ;
Un lieutenant de vaisseau ;
Deux médecins de la marine, de première classe au moins.

Cette commission s'assure que le candidat possède la constitution physique nécessaire au service de la mer, et le soumet, de plus, à des épreuves optométriques et daltoniques.

Les compositions écrites ont lieu les trois premiers jours du mois de juin, le dimanche excepté, et sont surveillées et dirigées par des officiers de marine, assistés de premiers maîtres désignés à cet effet.

Ces épreuves comprennent :

Une composition d'arithmétique et d'algèbre durant	3	heures	1/2
Une composition de dessin : tête d'après modèle. .	1	—	»
Un thème anglais.	1	—	»
Une composition française.	2	—	1/2
Une épure de géométrie descriptive.	1	—	1/2
Un calcul trigonométrique.	1	—	»
Une composition de géométrie et de géométrie analytique	3	—	1/2

Pour être admis à subir l'épreuve orale, il faut faire toutes les compositions écrites.

Celles-ci, envoyées au ministre, sont remises aux examinateurs et au correcteur de dessin qui leur attribuent une note variant de *zéro* à *vingt*.

Ces notes, par les soins du bureau de l'état-major de la flotte, sont multipliées par le coefficient attribué à chaque composition.

Ces coefficients sont ainsi répartis :

Lettres et dessin.

Français.	6
Anglais	4
Dessin.	2

Sciences.

Algèbre.	9
Arithmétique	
Trigonométrie.	
Géométrie	9
Géométrie descriptive	
Géométrie analytique	

On obtient ainsi le nombre de points attribués à chaque candidat pour l'ensemble de ses compositions.

Un avantage de trente points est attribué aux candidats munis du diplôme de bachelier ès lettres (complet ou première partie).

Les examinateurs et le correcteur de dessin se réunissent alors, sous la présidence d'un capitaine de vaisseau délégué par le ministre pour surveiller et diriger toutes les opérations du concours, et classent les candidats d'après le total des points que chacun d'eux a obtenus. Ceux d'entre eux qui réunissent le nombre de points fixé par la commission pour l'admissibilité sont autorisés à se présenter aux examens oraux, et la liste en est adressée au ministre par le capitaine de vaisseau, président. Cette liste est alors publiée dans le *Journal Officiel* avec indication des dates d'examens et des noms des candidats admissibles par centre d'examen. D'après cette seule publication, les candidats doivent se rendre dans la ville où ils ont demandé à être examinés.

Les épreuves orales commencent à Paris, le 1er juillet ou le 2, si le premier est un dimanche, et se continuent ultérieurement dans les autres villes.

Les candidats sont examinés par ordre alphabétique et ne passent jamais plus de deux examens dans la même journée, chaque épreuve ne dépassant pas, d'ordinaire, une heure.

Les matières du programme des examens oraux comprenent :

1° *La langue française :* Écriture au tableau d'un texte pris dans un des quatre auteurs suivants : La Fontaine, *Fables;* Fénelon, *Télémaque;* Voltaire, *Siècle de Louis XIV;* Montesquieu, *Grandeur et décadence des Romains;*

Lecture, analyse logique, formes grammaticales;

Interrogations sur la structure de la langue;

2° *La langue latine :* Dictée, traduction, questions de grammaire et autres sur les textes;

3° *La langue anglaise :* Prononciation, dictée, traduction, conversation, questions de grammaire et autres sur les textes;

4° *Histoire :* Interrogations sur les faits principaux des trois grandes divisions de l'histoire : ancienne, moyen âge, moderne;

5° *Géographie :* Interrogations sur la France, l'Europe centrale et sur la géographie générale;

6° *Physique :* Pesanteur, hydrostatique, gaz, chaleur;

7° *Chimie* : Chimie organique;

8° *Trigonométrie rectiligne* : Usage des tables, résolution des triangles;

9° *Géométrie* : Géométrie élémentaire;

10° *Géométrie descriptive* : Jusqu'à la section plane d'un cône et d'un cylindre de révolution;

11° *Géométrie analytique* : Plane et dans l'espace;

12° *Arithmétique* : Entière, y compris les approximations;

13° *Algèbre* : Jusqu'à l'étude de la variation des fonctions explicites simples, inclusivement.

Après la clôture des examens dans chaque ville, le président de la commission adresse au ministre les bulletins individuels de chaque candidat, et le classement est préparé provisoirement par le bureau de l'état-major, en ajoutant le nombre de points obtenus, par chaque admissible, aux examens écrits, à celui que donne la multiplication des notes obtenues par lui aux épreuves orales par les coefficients suivants :

Lettres.

Français	Coefficient	6
Latin	—	7
Anglais	—	5
Histoire	—	6
Géographie	—	4

Sciences.

Arithmétique	Coefficient	6
Algèbre	—	10
Trigonométrie	—	5
Géométrie (élémentaire, descriptive, analytique)	—	8
Physique	—	7
Chimie	—	6

Le classement provisoire ainsi déterminé est soumis à un jury spécial ainsi composé :

Un officier général de la marine, *président*;
Le président de la commission d'examen;
Un officier supérieur de la marine;
Les quatre examinateurs d'admission.

Ce jury vérifie et collationne le classement provisoire et arrête le classement définitif qui est envoyé au ministre par le président.

Le ministre nomme alors, dans l'ordre du classement, les élèves admis à l'École navale et leur fait expédier des lettres de nomination qui leur tiennent lieu de feuille de route, en leur donnant droit de voyager à quart de place sur les voies ferrées pour se rendre à Brest, où ils doivent se trouver le 30 septembre ou le 1er octobre au plus tard.

Le nombre des élèves nommés annuellement est d'environ quatre-vingt-dix, ce qui donne un total de cent quatre-vingts élèves pour les deux divisions composant l'École.

La direction, la surveillance et l'instruction des deux divisions, soit sur *le Borda*, soit sur ses deux annexes, *l'Allier* et *le Janus*, sont confiées à un personnel dont voici la composition et les attributions respectives :

Etat-Major

Un capitaine de vaisseau, commandant de l'École;
Un capitaine de frégate, commandant en second;
Un aumônier;
Neuf lieutenants de vaisseau, professeurs;
Deux mécaniciens principaux de 1re classe, professeurs;
Un sous-commissaire, officier d'administration, trésorier;
Un médecin principal;
Deux médecins de 2e classe;
Un économe;
Dix professeurs civils.

Personnel attaché a la surveillance des élèves

Un capitaine d'armes;
Neuf adjudants surveillants.

Personnel attaché a l'instruction des élèves

Instructeurs de manœuvre :

Un premier maître de manœuvre, maître d'équipage du *Borda*;
Un premier maître de manœuvre, maître d'équipage de *l'Allier*;
Quatre seconds maîtres de manœuvre, dont un sur *le Janus*;
Cinq quartiers-maîtres de manœuvre, dont un sur *l'Allier*;

Vingt-huit gabiers brevetés de 1re classe, dont deux sur *l'Allier* et deux sur le *Janus*;

Huit patrons de canots d'élèves.

Instructeurs de canonnage :

Un premier maître canonnier;

Un second maître canonnier;

Deux quartiers-maîtres canonniers;

Quatorze canonniers brevetés de 1re classe, dont deux sur *l'Allier*.

Instructeurs de torpilles :

Un second maître torpilleur;

Un quartier-maître mécanicien torpilleur;

Un torpilleur breveté.

Instructeurs d'infanterie :

Deux seconds maîtres de mousqueterie;

Quatre quartiers-maîtres;

Trente-quatre fusiliers brevetés de 1re classe, employés, en outre, comme factionnaires et plantons.

Instructeurs de timonnerie :

Un premier maître de timonnerie, chef de timonnerie du *Borda*;

Un premier maître de timonnerie, chef de timonnerie du *Janus*;

Deux seconds maîtres de timonnerie;

Deux quartiers-maîtres de timonnerie;

Quatre timoniers brevetés de 1re classe;

Un quartier-maître, gardien de l'observatoire.

Instructeurs d'escrime :

Deux seconds maîtres ou quartiers-maîtres.

Instructeurs de gymnastique :

Deux seconds maîtres ou quartiers-maîtres.

PERSONNEL DE L'ALLIER

Un premier maître de manœuvre
Un second maître de manœuvre
Deux canonniers brevetés
} cités plus haut;

Un pilote de la flotte, instructeur des élèves ;
Trente matelots de ponts ou chauffeurs ;
Un premier maître mécanicien ;
Trois quartiers-maîtres mécaniciens ;
Quatre ouvriers mécaniciens.

PERSONNEL DU « JANUS »

Un second maître de manœuvre } cités plus haut ;
Deux gabiers brevetés de 1re classe }
Un pilote de la flotte ;
Six matelots de pont.

PERSONNEL SPÉCIAL ATTACHÉ AU SERVICE DES ÉLÈVES

Un premier maître magasinier, adjoint à l'économe ;
Un second maître magasinier, adjoint à l'économe ;
Un quartier-maître distributeur ;
Deux matelots, gardiens de vestiaire ;
Un matelot, gardien de linge ;
Deux matelots, gardiens d'amphithéâtre ;
Quatre matelots lampistes ;
Un matelot perruquier ;
Un cantinier, chargé de la presse autographique ;
Un matelot infirmier ;
Onze matelots, servants d'office ;
Deux matelots, servants de cuisine ;
Un cuisinier chef }
Un second cuisinier } agents civils.
Un pâtissier }

L'équipage réduit du *Borda* se compose de cent-dix hommes environ, matelots, tambours, clairons, seconds maîtres et quartiers-maîtres.

Le capitaine de vaisseau commandant l'École est nommé par le chef de l'État. Il est placé sous les ordres directs du vice-amiral, préfet maritime du deuxième arrondissement, auquel il adresse ses rapports, ses demandes ou ses communications pour tout ce qui concerne l'École : officiers, professeurs et élèves.

Il adresse au major général ses états, demandes et communications concernant l'équipage.

Le commandant a la direction des études et, en cette qualité, il surveille

les officiers professeurs et instructeurs, et exige qu'ils se renferment scrupuleusement dans les limites tracées par les programmes.

En cas d'absence momentanée de l'un des officiers ou professeurs, il pourvoit à son remplacement.

Il désigne, à l'avance, les élèves qui doivent être interrogés en dehors des classes, les jours fixés par lui.

Au commandant seul appartient le droit de fixer, à titre définitif, la durée des punitions.

Il fait tenir une matricule sur laquelle sont consignés tous les renseignements utiles pour l'appréciation de la valeur des élèves et spécialement les notes de conduite et d'interrogation.

A la fin de chaque semaine, le commandant rend compte au préfet maritime du travail de la semaine, et tous les trois mois il lui adresse, pour être transmis au ministre, un rapport sommaire sur le fonctionnement de l'École, et la marche des études et des exercices. Le commandant convoque et préside, quand le préfet maritime n'y assiste pas, le Conseil d'instruction de l'École, ainsi que le Conseil d'administration. Il choisit l'économe parmi les comptables de la marine.

Les officiers, professeurs et employés de tout grade sont nommés sur sa proposition.

A la suite des examens trimestriels, il proclame les brigadiers et les élèves d'élite et leur remet leurs insignes.

Pendant la campagne d'été, le commandant de l'École passe à bord de la corvette d'instruction pour exercer le commandement supérieur, si l'itinéraire tracé la conduit en dehors des baies voisines de Brest.

Par ses soins, à la fin de chaque trimestre, un bulletin de classement, ainsi qu'une note sur le travail, la conduite, la santé et le caractère de chaque élève sont envoyés à la famille, et, lorsqu'il y a lieu, il lui adresse des bulletins spéciaux, si la conduite et le travail de l'élève laissent à désirer.

Il prévient de même la famille de tout élève victime d'un accident qui serait de nature à compromettre sérieusement sa santé.

A la fin de l'année scolaire, ou lorsqu'il en reçoit l'ordre, il remet au préfet maritime des bulletins de notes individuelles sur les officiers, professeurs et agents ayant rang d'officier, faisant partie du personnel de l'École, ainsi que des propositions de récompense en leur faveur.

Le commandant de l'École, comme tous les autres officiers employés sur *le Borda*, a reçu des élèves un surnom : *le pape*.

Est-ce parce que ses décisions sont sans appel ?

Quand il quitte son commandement, il remet ses pouvoirs à son successeur, en présence des deux promotions d'élèves rangées chacune à son bord sur le pont du vaisseau, et dès que la courte allocution qu'il leur adresse est terminée, les anciens crient par trois fois : « Vive le commandant ! »

Le premier brigadier des anciens s'approche alors du commandant et lui demande l'autorisation d'armer le canot qui va le conduire à terre, permission toujours accordée. Le canot est aussitôt armé par les élèves de première division, et dès que leur ancien chef embarque, les élèves canotiers se lèvent, le saluent et le canot déborde, pendant que tous les élèves restés à bord acclament l'officier jusqu'à ce qu'il soit hors de la portée de la voix.

Le commandant en second, la *veuve*, comme l'appellent les élèves, remplace le commandant, en son absence, dans toutes ses attributions. Il a plénitude d'autorité, sauf à en rendre compte au commandant, non seulement sur le personnel militaire, mais encore sur les professeurs et agents civils quels qu'ils soient, attachés à l'École et embarqués sur le vaisseau.

Il est chargé du service et de la police intérieure de l'École, de la direction des exercices professionnels et spécialement de la surveillance des élèves pendant les heures de cours et d'études.

Il ne fixe la durée d'aucune punition à titre définitif, mais il peut les prononcer toutes.

Responsable de la tenue du cahier de punitions, il doit, en outre, enregistrer tous les faits de nature à éclairer la religion du commandant, lorsque celui-ci est appelé à donner son appréciation sur les élèves, au sujet desquels il résume lui-même sa propre appréciation dans des notes qu'il remet tous les trimestres au commandant.

Il fait partie du conseil d'instruction, du conseil d'administration, et a sous sa surveillance directe le service de l'économat.

Il préside les commissions permanentes chargées de surveiller le classement et l'entretien de la bibliothèque, de l'observatoire, du cabinet de physique, ainsi que des modèles techniques et artistiques. Il est aussi chargé de la tenue et de l'entretien des deux bâtiments annexes de l'École.

Tous les lieutenants de vaisseau embarqués sur le vaisseau-école sont chargés de cours.

Le plus ancien d'entre eux remplace, en son absence, le commandant en second, auquel, d'ordinaire, est adjoint, pour l'aider dans son détail, un autre lieutenant de vaisseau.

Quatre officiers de ce grade sont chefs d'escouade et remplissent, à l'égard des élèves, des fonctions analogues à celles du capitaine de compagnie.

Ils veillent aux intérêts des élèves, sont leurs intermédiaires pour toute demande impliquant une dépense, dressent les feuilles de prêt et les acquittent.

Ils inspectent fréquemment les armoires et les bureaux des élèves, tiennent la main à ce qu'ils ne soient détenteurs d'aucun objet prohibé, et font chaque trimestre, l'inspection générale des trousseaux. Ils transmettent chacun à leur escouade les communications d'ordre supérieur, écoutent les plaintes et les réclamations et y donnent la suite qu'elles comportent. Enfin ils relèvent tous les manquements, mais ils ne peuvent prononcer, d'initiative, que la réprimande du premier degré. Pour les autres punitions, ils en réfèrent au commandant en second. Toutefois, hors de la présence de cet officier supérieur, ils ont le droit de faire mettre en police ou en prison, jusqu'à ce que le commandant ait statué.

A la fin de chaque trimestre, chaque chef d'escouade remet au commandant en second des notes sur la conduite, le caractère, la tenue, le travail, et l'aptitude des élèves de son escouade.

Tous les lieutenants de vaisseau, sauf le plus ancien dit premier lieutenant, concourent au service de garde et de corvée.

L'officier de garde a les devoirs et les responsabilités de l'officier de quart.

En ce qui concerne l'École, il est chargé de tous les mouvements des élèves, de la surveillance des repas et des récréations, des études et des vestiaires. Il examine sur place toutes les réclamations, les repousse, y satisfait ou en rend compte. Il doit toujours être présent à bord. Il commande le branle-bas, les mouvements de mâture et de voilure et a la surveillance de tous les exercices qui ne comportent pas la présence d'un professeur.

Si l'ordre est troublé, il se rend immédiatement là où sa présence est utile et fait prévenir le commandant et le commandant en second.

En résumé, il doit être au courant de tout ce qui se passe sur le vaisseau et prendre les premières mesures nécessitées par les circonstances.

L'officier de première corvée conduit les élèves à terre et les ramène, assiste aux conférences religieuses, prend part au branle-bas du matin et à celui du soir et se porte là où sa présence est nécessaire, soit spontanément, soit sur information de l'officier de garde.

Le premier lieutenant de vaisseau, ne participe, nous l'avons déjà dit, ni aux gardes, ni aux corvées, et remplace le commandant en second, sauf pour la direction de l'enseignement pratique.

Les officiers chargés des exercices sont responsables des élèves depuis le moment où ils les ont reçus de l'officier de garde jusqu'à celui où ils les lui ont rendus.

Les médecins de deuxième classe sont alternativement de garde. L'un d'eux est toujours présent à bord du vaisseau ou d'une annexe quand il s'y trouve une division d'élèves.

Le médecin principal passe lui-même la visite, chaque matin, et fait, une fois par trimestre, l'inspection sanitaire des élèves.

Un médecin accompagne toujours les élèves lorsqu'ils vont à terre faire des exercices de tir, et il en est de même dans toutes les circonstances où sa présence est nécessaire.

Le soin de la santé des élèves est une des grandes préoccupations de leurs chefs. Aussi les précautions les plus minutieuses sont-elles prises pour, non seulement empêcher les accidents, mais pour soigner immédiatement les moindres indispositions.

Tous les matins, après sa visite, le médecin principal établit la liste des élèves exempts d'exercices, de cours, d'interrogations, ainsi que l'état de ceux qui doivent coucher à l'infirmerie ou venir y suivre un régime.

Le jeudi et le dimanche, on a grand soin d'exempter d'exercices de manœuvres tous les élèves dont l'état de santé n'est pas parfait, et ceux d'entre eux qui, sans être retenus à l'infirmerie, ne sont pas en mesure d'affronter la fatigue de la manœuvre, sont gardés à bord du *Borda* et employés à l'exercice des signaux.

La plus sévère attention est recommandée aux chefs d'escouade, lors de leur inspection journalière, afin d'obliger les élèves à porter toujours des effets de laine, même pendant l'été, sous leurs vêtements de toile. Il y a, en effet, des « carottiers » qui imaginent de coudre une bande de laine au bas de leur pantalon de toile, paraissant ainsi se conformer au règlement. Mais ces petites



L'INFIRMERIE DES ÉLÈVES

habiletés échappent rarement à l'œil exercé de l'officier et le délinquant est envoyé au « peloton » méditer sur les inconvénients des tours de passe-passe.

On comprend facilement l'utilité d'une pareille mesure vis-à-vis de jeunes gens, qui reviennent parfois de louvoyer ou de la manœuvre des embarcations, trempés jusqu'aux os, quand la mer est mauvaise, que la pluie ou la neige tombe, ou bien sont en transpiration par les grosses chaleurs.

Dans ces occasions, dès leur retour à bord, on les envoie changer des pieds à la tête, et on leur fait prendre un *quart* de vin chaud.

Dès qu'un élève se sent indisposé, il n'a qu'à demander au professeur ou à l'adjudant l'autorisation de se rendre à l'infirmerie. Immédiatement l'infirmier et le médecin sont prévenus. Ce dernier visite le malade et rend compte de sa visite au commandant en second.

Pendant la nuit, le factionnaire de la batterie où couche l'élève indisposé, prévient le factionnaire du réfectoire qui conduit le malade à l'infirmerie, réveille l'adjudant de petit service, le médecin et l'infirmier.

La vie du *Borda* étant très active, le corps des jeunes gens en pleine croissance y prend un rapide développement, à moins qu'au contraire, l'anémie ou la phtisie ne produisent de rapides ravages. C'est du reste le sort commun à toutes les écoles maritimes. La vie au grand air, les exercices pénibles fortifient les tempéraments vigoureux et épuisent les malingres.

Il en est, parmi les derniers, qui résistent à force de volonté, mais cette résistance est de courte durée. La marine veut des natures énergiques et solidement constituées. Aussi, c'est ce qui nécessite les visites et contre-visites répétées qui précèdent l'admission de tout élève à l'École.

Un dentiste de Brest vient à bord, le mercredi, soigner les élèves qui ont besoin de ses services.

Pour seconder les officiers dans la surveillance des élèves, *le Borda* possède un capitaine d'armes et neufs adjudants, serviteurs éprouvés et précieux auxiliaires du commandement.

Le capitaine d'armes, *luquet* en langue du *Borda*, est le personnage naturellement le plus redouté des élèves, qui le voient, à chaque instant, apparaître, armé de son calepin, dans les coins les plus reculés du vaisseau, et cela au moment où on s'y attend le moins ; malheur à l'élève surpris au moment où plongé dans la lecture d'un émouvant roman, dissimulé sous la couverture

d'une *Vie de Nelson* réglementaire, il suit le héros de son livre à travers les péripéties inventées par la facile imagination du romancier !

Il est sûr d'aller sous la conduite d'un adjudant (prononcer *molosse*), réfléchir dans le faux pont, en police, voire même en prison, aux inconvénients de goûter trop passionnément la littérature à la mode.

Personne n'a plus de flair que le capitaine d'armes pour découvrir, dans le fond d'un bureau, un jeu de cartes, délices des amateurs de piquet, ou, dans une doublure, mettre la main sur une pièce d'or, artistement dissimulée.

Quant aux adjudants, ils partagent, avec le capitaine d'armes, le privilège d'être l'objet de l'antipathie des élèves qui ne sont pas longs à découvrir et à souligner leurs petits travers, et qui, lorsqu'ils sont mécontents de l'un d'entre eux, lui font un *tiroir*.

Faire un tiroir est une petite vengeance très appréciée au *Borda*.

En étude, alors que l'adjudant visé, se promène en surveillant la batterie, éclate tout à coup un bruit formidable, produit par le choc de cent quatre-vingts genoux frappant à coups précipités les tiroirs des bureaux.

Au préalable, de l'air le plus innocent du monde, les élèves ont eu soin d'abaisser les tableaux noirs entre les épontilles, de façon à ce que le *molosse* ne puisse surveiller utilement qu'un côté de la batterie à la fois.

Au premier roulement, l'adjudant se précipite du côté d'où part le bruit. Aussitôt, derrière lui, un tapage infernal éclate. Évolution rapide de l'adjudant. Mais les tableaux baissés interceptent sa vue. Il passe ainsi de bâbord à tribord, jusqu'au moment où quelques élèves, excités par le succès, perdent toute prudence, sont pris, et expient par quatre jours de prison le plaisir d'exécuter à contretemps des roulements antiréglementaires.

Les officiers mariniers, quartiers-maîtres et marins brevetés, préposés à l'instruction des élèves, ont autorité sur eux pendant la durée des exercices qu'ils commandent.

Généralement ils sont très aimés des élèves, et chaque fois qu'un gabier passe quartier-maître, les élèves se cotisent pour lui offrir un manuel Bréart et un sifflet en argent.

Au jour de l'an, comme étrennes, les gabiers reçoivent des monceaux de cigares et de paquets de tabac.

Les factionnaires, pris parmi les fusiliers brevetés ne sont pas toujours

vus d'un aussi bon œil que les gabiers, par les élèves qui se heurtent à des consignes inflexibles que le factionnaire doit faire exécuter à la lettre.

Lorsqu'un de ces fusiliers a eu le don, par suite de la rigueur avec laquelle il fait exécuter sa consigne, de déplaire aux élèves, ceux-ci profitent d'un soir où il est de faction dans la batterie-dortoir pour troubler le silence absolu qui doit régner en cet endroit.

Bichon, bichon, Arthur! crient les élèves pour indiquer à l'*Arthur* ou factionnaire qu'il fait trop de bruit avec ses souliers, surnommés *bichons*.

Le pauvre diable, dont la marche peu légère paraît si fort troubler le sommeil des futurs officiers, est très ennuyé par le vacarme que font leurs cris. Il craint d'être puni, mais, en fin de compte, ce sont les jeunes tapageurs qui sont pris, car « l'Arthur », pour mettre sa responsabilité à couvert, en signale quelques-uns à l'adjudant, lequel leur fait allouer deux jours de police, pour leur permettre de dormir à l'abri de tout bruit, dans le faux-pont arrière.

Il y a à l'École quatre conseils distincts :

1° *Le conseil d'instruction* comprenant :

Le commandant de l'École, *président*.

Le commandant en second ;

Le plus ancien lieutenant de vaisseau ;

Un des officiers ou professeurs de chacun des trois groupes de connaissances, faisant partie de l'enseignement de l'École, est nommé, pour un an, par le préfet maritime ;

L'officier d'administration de l'École, secrétaire.

Le conseil d'instruction examine toute question soumise soit par le commandant, soit par le préfet maritime, soit par le ministre, et a faculté d'initiative pour toute proposition relative à l'instruction des élèves. Il examine les ouvrages, instruments, journaux, publications périodiques, etc., dont l'achat est demandé ou proposé dans l'intérêt de l'enseignement.

Il arrête les classements trimestriels et apprécie les propositions faites de remettre aux familles les élèves reconnus incapables de suivre les cours.

Ce conseil établit les propositions de gratifications à accorder, en fin d'année, aux divers instructeurs ou agents de l'École, et examine toutes les questions relatives aux concessions de bourses, demi-bourses, trousseaux et premières mises d'équipement pour les aspirants de deuxième classe.

Cet examen se fait sous la présidence du préfet maritime, qui, lorsqu'il le juge convenable, peut toujours exercer la présidence du conseil.

2° *Le conseil d'administration.*

Ce conseil est chargé de l'administration de l'École, distincte de celle du vaisseau.

Il est ainsi composé :

Le commandant de l'École, *président;*
Le commandant en second ;
Les deux plus anciens lieutenants de vaisseau, chefs d'escouade ;
L'officier d'administration du vaisseau-école, *secrétaire.*

Le conseil a, dans ses attributions, les opérations à la charge de l'État et imputables sur les crédits portés au budget de la marine, pour le service spécial de l'École, ainsi que les opérations au compte des élèves ou de leur famille.

3° *Le conseil d'avancement.*

Ce conseil dresse, à la fin de chaque année scolaire, un procès-verbal d'avancement extraordinaire, en faveur des officiers mariniers et marins qui se sont fait remarquer par leur zèle et leurs aptitudes dans leurs fonctions, soit d'instructeurs, soit de surveillants. Il propose aussi des gratifications pour tous les autres employés de l'École qui ne peuvent être récompensés par l'avancement.

4° *Le conseil de perfectionnement.*

Ce conseil est chargé de la haute direction de l'enseignement de l'École navale et de l'école d'application des aspirants, et de son amélioration dans l'intérêt du service.

Il arrête les programmes et les coefficients des examens d'admission, de fin d'année et de sortie, ainsi que le programme des cours et la distribution des études.

Il propose au ministre les mesures qu'il juge favorables aux progrès des études et au bon fonctionnement des écoles.





LE « BORDA ».



CHAPITRE III

LA RENTRÉE AU *BORDA*



La rentrée de l'École navale est invariablement fixée au 1er octobre, et, dès la veille, arrivent à Brest les nouveaux élèves.

A cette époque de l'année, l'aspect de Brest est d'ordinaire peu attrayant. La ville, resserrée dans l'enceinte des vieux remparts de Vauban, paraît sombre avec ses maisons de granit, noircies par la pluie, ses rues en pente, balayées par le vent âpre qui souffle de la mer.

Le ciel est chargé de nuages, l'horizon est voilé de brumes, mais qu'importe! La joie de toucher au but si longtemps désiré, l'impatience de fouler le pont du *Borda*, ce vaisseau, si souvent entrevu dans les rêves, colorent de brillantes couleurs cette journée tant attendue. C'est à peine si une ombre de tristesse vient à passer sur cette joie, à la pensée de quitter le foyer paternel, mais, bast! un vrai marin doit avoir le cœur entouré d'un triple airain, et on suit gaiement la longue Rue de la Mairie, au fond de laquelle un matelot faisant faction, armé du sabre d'abordage, indique l'entrée de l'ancien établissement des pupilles, où ont lieu les dernières formalités de l'admission.

L'établissement des pupilles de la marine, affecté aujourd'hui à l'école

des mécaniciens de la flotte, est une vaste construction du XVIe siècle, faisant partie intégrante de l'arsenal, et ayant jadis appartenu aux Jésuites qui l'avaient édifiée pour en faire un séminaire, où ils préparaient des aumôniers pour la flotte. Malgré sa nouvelle affectation, l'établissement a conservé l'appellation qui lui fut donnée lorsque l'administration de la marine en prit possession pour y installer ses pupilles.

Les opérations de réception des nouveaux élèves de l'École navale commencent dès le 30 septembre, à midi. Un officier délégué par le major général reçoit les lettres d'avis et d'admission des nouveaux arrivants, qu'il met aussitôt à la disposition du lieutenant de vaisseau délégué par le commandant de l'École. Au fur et à mesure de leur entrée dans la cour des pupilles, chaque élève a reçu un numéro d'ordre. Le lieutenant de vaisseau envoie les jeunes gens, dans l'ordre de ces numéros, subir la contre-visite médicale prescrite par le règlement. Cette visite a lieu dans une des salles du rez-de-chaussée et est passée devant une commission ainsi composée :

Le commandant de l'École, *président ;*
Le commandant en second ;
Un officier supérieur du corps de santé ;
Le plus ancien lieutenant de vaisseau de l'École ;
Le médecin-major de l'École.

La commission s'assure que l'élève est d'une bonne constitution et qu'il n'a aucune infirmité le rendant impropre au service de la marine, puis lui fait subir deux dernières épreuves : l'une optométrique, l'autre daltonique.

L'épreuve optométrique consiste dans la lecture, à une distance de deux mètres, et dans la proportion de 18 sur 24, de lettres capitales sur fond blanc, éclairées par une bougie placée à cinquante centimètres de ces lettres.

L'épreuve daltonique consiste à choisir, de jour, puis de nuit, sans erreur, dans un panier où sont placées des pelotes de laine de diverses couleurs, celles dont la couleur est nommée par le médecin qui procède à l'épreuve.

Cet examen a une grande importance au point de vue de la possibilité pour les futurs officiers de lire ou de bien percevoir les signaux conventionnels dont on fait un si fréquent usage dans la marine.



BREST. — LA RADE ET L'ENTRÉE DU PORT MILITAIRE

Certaines personnes sont atteintes d'une maladie des organes de la vue, décrite pour la première fois par le chirurgien Dalton, d'où son nom de daltonisme, et dont le résultat est de faire percevoir au malade les objets colorés d'une façon différente de celle dont les perçoivent ceux dont l'œil est parfaitement sain.

On comprend facilement quels graves accidents pourraient être amenés par le daltonisme chez un officier de marine, en mer, où souvent la sécurité des navires repose sur la constatation exacte de la position des feux rouges ou verts indiquant le côté bâbord ou tribord d'un navire. A la simple inspection des feux d'un bâtiment marchant en sens contraire de celui qu'il monte, un officier sait de quel côté il doit venir pour éviter un abordage aux terribles conséquences.

La visite terminée et les épreuves subies avec succès, l'élève verse entre les mains du trésorier de l'école, pour les dépenses d'habillement, de fournitures de bureau, de prêts, de masse, etc., pendant la première année d'études, une somme de 800, 430 ou 60 francs, suivant qu'il n'a pas obtenu de concession de trousseau, qu'il est titulaire d'un demi-trousseau ou qu'il a obtenu un trousseau complet.

De plus, chaque élève verse une somme variant de 15 à 25 francs, destinée à constituer un fonds commun pour les dégradations et les menues réparations de son trousseau.

Viennent ensuite le tirage au sort du numéro matricule, la réception du livret et la toilette de « fistaille ».

Conduit dans la salle d'habillement, l'élève est livré d'abord aux mains du perruquier, lequel change rapidement en coquille d'œuf la tête aux boucles brunes ou blondes confiée à ses redoutables ciseaux.

Une fois tondu, les oreilles, le cou et le visage ornés d'une partie des débris de sa chevelure, l'élève quitte ses vêtements civils et, après essais, reçoit une casquette dite *pinard*, un pantalon bleu, une cravate et une chemise de laine bleue.

Un peu ahuri par les rapides essayages auxquels il vient d'être soumis, le corps flottant dans des vêtements que le lessivage n'a pas encore ajustés, c'est à peine si l'infortuné et peu élégant *fistaille* est reconnu par ses parents ou par son correspondant, l'attendant dans la cour, lorsqu'à la place du svelte et pimpant garçon qui a disparu derrière la porte, un

instant auparavant, ils voient venir vers eux un jeune marin, marchant gauchement et que ses vêtements larges font vaguement ressembler à un sac ambulant.

Qu'il y a encore loin de cette chrysalide informe au déluré « bordache » grimpant avec aplomb prendre un ris dans la voilure, ou à l'élégant élève de l'École navale promenant trois mois après, dans Brest, son veston à boutons dorés et son sabre coquet !

La période d'incubation n'est heureusement pas longue et le simple et timide *fistaille* des premiers jours fera bientôt place au gentil *fistot*, objet de fierté pour son ancien, à la fois son ami et le guide de ses premiers pas dans la voie qui conduira plusieurs d'entre eux jusqu'aux étoiles d'amiral.

Une fois habillé, le nouvel élève est libre jusqu'au moment d'embarquer sur la canonnière qui, poussant du pont Gueydon, le 1er octobre, à quatre heures de l'après-midi, le transportera au *Borda*.

Un appel est fait par le lieutenant de vaisseau, au moment du départ.

— Messieurs, on va siffler ! vient dire un matelot de service.

Un coup de sifflet strident déchire l'air et les oreilles de ceux qui n'ont pas eu la précaution de les boucher avec la main, l'hélice bat les flots, la canonnière se met en marche et s'avance rapidement en longeant les pontons amarrés dans l'avant-port.

Et sur la passerelle du port, des mouchoirs blancs s'agitent. Quelques larmes furtives glissent le long des visages attristés des mamans, pendant que file à toute vapeur la canonnière emportant le fils adoré.

Lui aussi, l'enfant choyé jusqu'à ce jour, regarde quelques instants en arrière, essayant jusqu'au dernier moment d'apercevoir, dans la foule qui se presse au loin, les visages aimés d'un père ou d'une mère, mais bientôt la masse imposante du vieux château est dépassée, le pont Gueydon n'est plus visible, et la canonnière, débouchant du port, pique droit vers *le Borda*, dont la masse imposante se dresse au milieu de la rade. En quelques minutes on accoste.

Un escalier fixe de quelques marches conduit à la coupée, établie à la batterie basse du vaisseau. Singulier aspect, pour des terriens, que cette batterie basse, sombre, éclairée seulement par les deux coupées et par deux sabords à l'arrière, dits sabords d'arcasse.

Les d rniers éclats du jour font briller l'acier des armes, fusils, baïon-

nettes, sabres ou revolvers, installées aux râteliers courant le long de la batterie.

Les nouveaux arrivants regardent, étonnés, cet endroit dont l'aspect est si nouveau pour eux, et d'instinct se massent autour des épontilles, attendant l'appel qui va commencer.

Enfin tout le monde est à bord. Appel nominatif, puis second appel par numéro matricule auquel les élèves répondent en disant leur nom.

Des maîtres conduisent alors les élèves au vestiaire. Il faut descendre dans le faux pont. Gare aux têtes! La rencontre d'un front avec l'hiloire renversée n'est jamais agréable.

Voici les caissons, où on serre le linge et les vêtements, puis le hamac tout gréé à l'avance.

On le prend sur son épaule et on remonte trois étages, dans l'étude de la troisième batterie, directement sous le pont du vaisseau et domaine des *fistots*. C'est là qu'ils couchent et qu'ils étudient.

Les maîtres indiquent à chacun sa place déterminée par le numéro matricule.

Le moins élevé au premier bureau de tribord, le suivant au premier bureau de bâbord, et ainsi de suite.

Les places indiquées, les postes de couchages désignés, on apprend aux élèves à accrocher leur hamac au plafond de la batterie, au moyen des anneaux qu'il porte et que l'on *capèle dans les crocs* fixés aux *baux*, poutres transversales soutenant le pont supérieur.

Le hamac accroché, leçon de couchage : ouvrir le hamac, s'y introduire, le serrer, le monter sur le pont, aux bastingages, parapet creux courant le long du vaisseau et qui, garni des hamacs, sert à protéger les hommes du feu de la mousqueterie en cas de combat.

Ce n'est pas une petite affaire que d'apprendre à se servir du hamac, genre de lit composé d'une toile très solide, en forme de sac, percée de trous aux extrémités. Dans ces trous passent les *araignées*, sangles à plusieurs brins, terminées par des anneaux. Un matelas posé sur la toile, une paire de draps et deux couvertures complètent l'installation.

Pour se mettre au lit, il faut d'abord se suspendre par les mains, comme on peut, et introduire rapidement les jambes dans l'ouverture, le reste du corps suivant le mouvement.

Comme on s'en doute, ce n'est pas du premier coup qu'on arrive à réussir ce mouvement assez difficile à exécuter ; mais, au bout de quelques chutes sans danger, le hamac n'a plus de secrets pour les jeunes élèves, et est préféré à tout autre mode de couchage.

Après la leçon de hamac, la journée continue par la visite des différentes parties du vaisseau et de leurs communications. Dans ces promenades bien des têtes continuent à faire une intime connaissance avec certaines parties des liaisons du vaisseau, mais ce sont là de petits accidents qui font, après une première et légère grimace d'étonnement, rire ceux-là mêmes qui en sont les victimes.

— La canonnière va accoster ! entend-on tout à coup crier. Ce sont les anciens qui arrivent, à leur tour, à bord, et montent aussitôt dans leur étude où a lieu, sous la surveillance des officiers d'escouade, l'inspection des sacs contenant les objets emportés pendant les vacances. L'inspection terminée, les anciens descendent à leur vestiaire pour échanger leurs vêtements de grande tenue contre les effets de bord, appelés *gris*, et vont ensuite installer leurs livres dans leur batterie.

Un roulement de tambour annonce l'heure du souper.

De tous côtés se font entendre les cris de *fristi, fristi*. Tous les élèves se rendent au réfectoire et, sitôt après le roulement d' « *assis* », éclate un roulement d'un autre genre exécuté par les anciens avec leurs assiettes, en l'honneur de leurs nouveaux camarades. Le silence rétabli, le major des anciens se lève et prononce un discours pour vanter aux « fistots » les charmes de la vie maritime, et principalement ceux du vaisseau-école. Le repas fini, tout le monde remonte sur le pont, et aussitôt les anciens groupés appellent les *fistots* par leurs numéros.

Quette! quette! tel est le cri impératif qui accueille celui d'entre les nouveaux élèves se présentant devant ses anciens, la tête couverte de sa casquette. Petite brimade bien innocente, ayant pour objet de faire comprendre aux *fistots* la dose de respect que les anciens exigent d'eux.

Alors a lieu le choix des *fistots de cœur*.

Chaque ancien choisit parmi ses nouveaux camarades celui dont il sera l'*ancien direct*, dont il fera la première éducation maritime, qu'il initiera aux premiers détails du bord, aux traditions et aux coutumes de l'école, et dont il guidera les premiers pas dans la mâture.

Autrefois, ce rôle était dévolu officiellement à l'ancien dont le numéro matricule correspondait à celui d'un *fistot* dont il devenait l'*ancien réglementaire*, et réciproquement.

En signe de féal hommage, le fistot de *cœur*, pénétré de l'honneur que vient de lui faire l'ancien qui l'a choisi, s'empresse de lui offrir un cigare et de faire la même politesse à quelques autres anciens, camarades de son chef de file, qui, par hasard, se trouvent à la cantine à ce moment.

La récréation continue, un peu houleuse naturellement, jusqu'à huit heures quarante-cinq minutes.

Branle bas! commande l'officier de garde, du haut de la dunette. Aussitôt l'assemblée est battue sur l'avant du grand mât. Les élèves se placent sur deux rangs, face en dedans, les escouades impaires à tribord, les escouades paires à bâbord, les anciens sur l'avant-dunette, les fistots sur le pont.

Un roulement de tambour, puis l'officier commande :

— La prière!

Et un timonier lit, à haute voix, la prière du soir, devant les élèves, la tête découverte.

— *Face aux bastingages!* et les élèves font demi-tour à droite.

— Les hamacs! Chaque élève prend alors, en silence, son hamac, au préalable déposé sur les filières, le charge sur son épaule, et tous descendent dans leur batterie respective, les anciens pour dormir, les fistots pour continuer leurs études personnelles sur les diverses manières de tomber d'un hamac sur le pont de la batterie. Toutefois, après quelques essais malheureux, ils finissent par conserver l'équilibre dans leur nouveau lit.

Bientôt, après un dernier roulement de tambour, dit « roulement de silence », les quinquets sont baissés, et un sommeil bien gagné par les nombreuses péripéties d'une journée si bien remplie, vient apporter aux nouveaux élèves des rêves entremêlés d'aiguillettes d'or, et peut-être même déjà d'étoiles d'amiral.

A dix heures, lorsque le capitaine d'armes fait sa ronde habituelle, tout dort dans les batteries dont le silence n'est troublé que par le pas assourdi du factionnaire placé dans chacune d'elles.

Mais cinq heures du matin sont piquées à la cloche du bord!

Dans le réfectoire, les tambours et clairons sonnent la diane. En dix mi-

nutes il faut être levé, et l'adjudant de service stimule les paresseux. La batterie s'emplit d'un bourdonnement de voix, souligné par des éclats de rire accueillant les chutes de ceux que le roulement a surpris dans leur sommeil, et qui, se croyant encore dans le lit de la maison paternelle, se sont penchés trop brusquement, oubliant le hamac.

Vite on serre les hamacs, on les monte, s'il fait beau, sur le pont où les reçoivent les gabiers de bastingages, et s'il pleut, on les descend aux vestiaires.

La prière dite par l'aumônier dans le réfectoire, on redescend aux vestiaires prendre ses objets de toilette pour remonter au réfectoire, où, pendant ce temps, les servants d'élèves ont dressé des tables portant des cuvettes, à raison d'une pour deux élèves. Ceux qui n'ont pas de cuvette vont faire leurs ablutions dans des bassins disposés à cet effet sous des robinets d'eau douce.

La toilette faite, les objets de toilette rapportés dans les caissons, on remonte sur le pont prendre quelques instants de récréation, fumer une cigarette, et, ce jour-là, après avoir terminé leur installation dans leur étude, et après avoir déjeuné, les élèves attendent l'arrivée de la canonnière qui, vers dix heures, amène à bord les familles, admises, ce seul jour de l'année, à visiter le vaisseau.

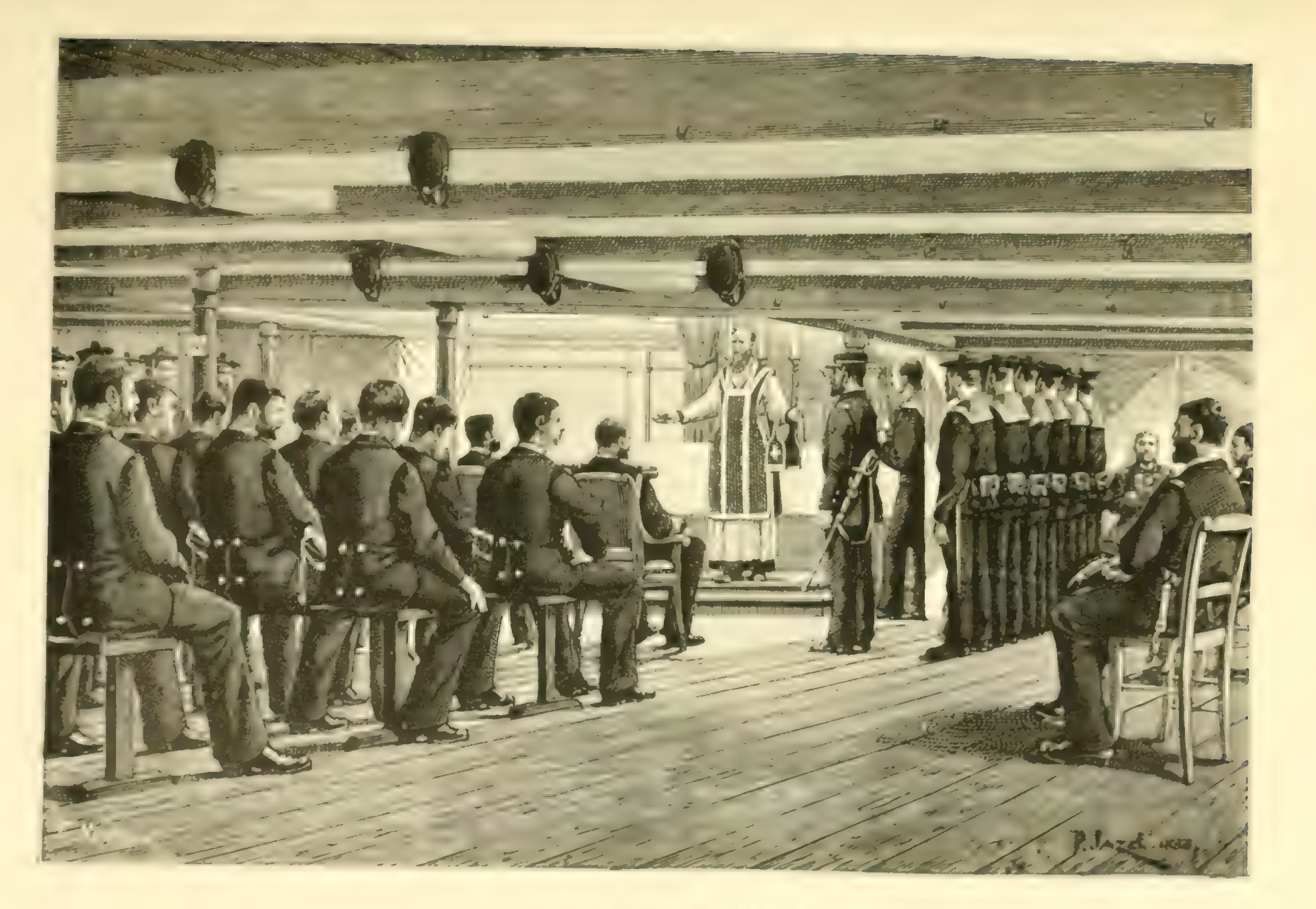
A dix heures a lieu la messe du Saint-Esprit, à laquelle assiste, entouré de tout l'état-major en grande tenue, le vice-amiral, préfet maritime. Pendant la messe, l'excellente musique de la flotte fait entendre, sur le pont, les meilleurs morceaux de son répertoire.

Après la messe, une heure est accordée aux élèves pour faire visiter à leurs parents ou correspondants les diverses parties du vaisseau, dont l'accès leur est permis.

Puis, après les derniers embrassements, les derniers serrements de main, les recommandations de tous genres, la canonnière, que secoue d'ordinaire le coup de vent dit « des familles », vient chercher les visiteurs.

Un dernier adieu est échangé, la canonnière pousse et bientôt disparaît dans l'avant-port!

Le restant de la journée est consacré à la prise de mesures des effets réglementaires, à la distribution des *gris*, vêtements en toile portés par les élèves à bord, par-dessus leurs effets de drap, et se composant d'un pantalon dit

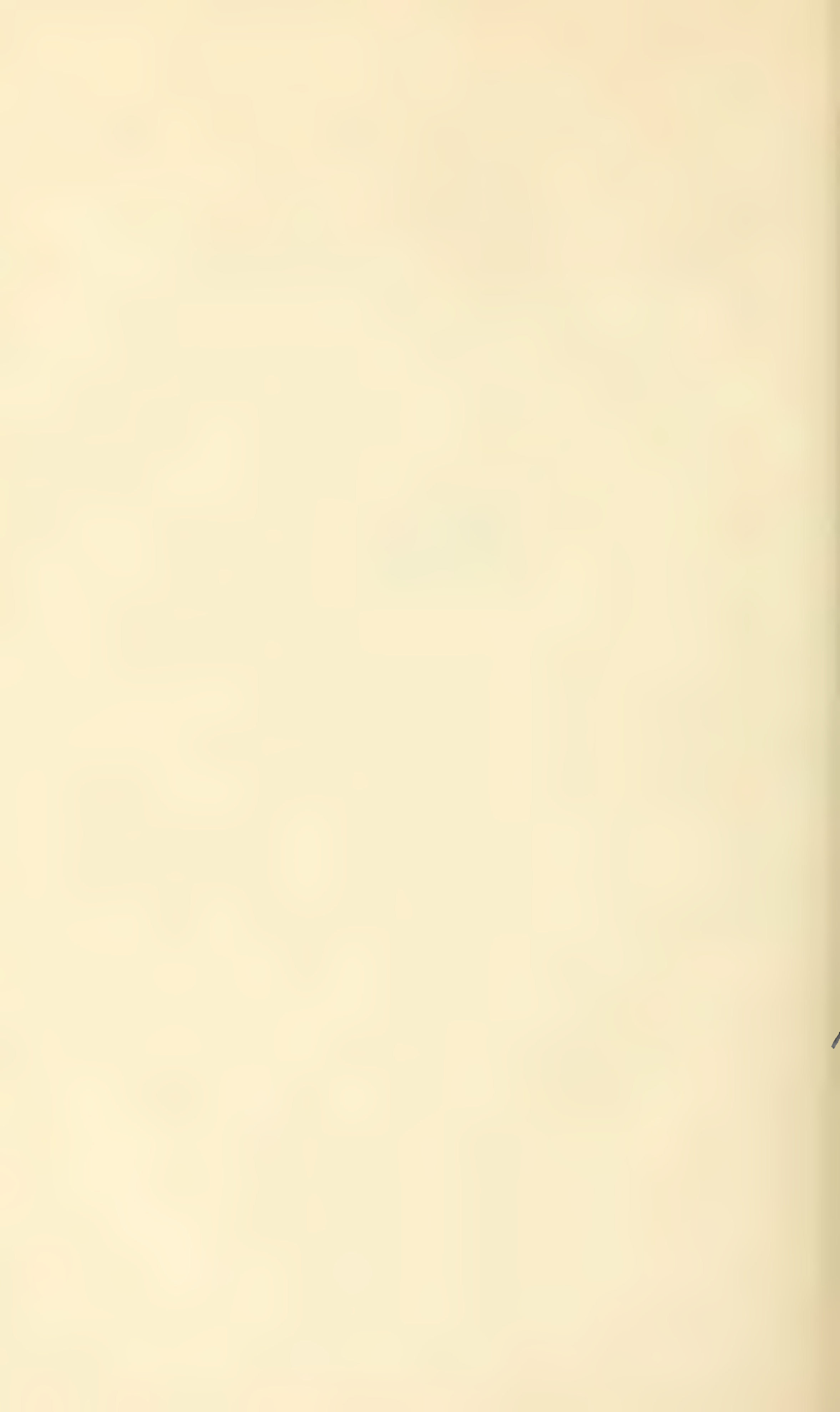


LA MESSE A L'ÉCOLE NAVALE.

« carton », ce qui indique suffisamment sa souplesse pendant les premiers jours, et d'une blouse, aussi en toile, serrée à la taille par ledit « carton ».

Le lendemain, 3 octobre, les cours commencent, et *le Borda* poursuit le cours de son existence régulière et légèrement monotone.







CHAPITRE IV

RÉGIME INTÉRIEUR

Bien que la presque totalité des élèves de l'École navale soit libre de tout engagement militaire, le régime intérieur du *Borda* n'en est pas moins des plus rigides et toute infraction à la discipline est sévèrement punie.

Il faut, dès les premiers pas des futurs officiers dans la carrière qu'ils ont choisie, leur apprendre que l'obéissance est la première vertu des marins. Pour qu'ils soient dignes, un jour, d'exiger de leurs subordonnés la soumission la plus absolue, il est nécessaire qu'ils aient commencé à donner eux-mêmes l'exemple de l'obéissance à cette discipline qui fait la force des armées, et qui, sur un vaisseau, plus peut-être que partout ailleurs, devient une inéluctable nécessité, alors que l'officier commandant, en dehors des graves intérêts qu'il peut être chargé de défendre, assume la responsabilité de l'existence du bâtiment et de la vie de tous ceux qui le montent. Un règlement spécial énumère toutes les prescriptions relatives à l'organisation et aux devoirs des élèves.

Voici les plus importantes de ces prescriptions :

Les élèves forment deux divisions, ceux de deuxième année constituant la *première division*, et ceux de première année, la *seconde division*.

Chacune d'elles est partagée en deux *escouades* à la tête desquelles sont placés des lieutenants de vaisseau.

Chaque escouade est composée d'un nombre aussi égal que possible d'élèves ayant des numéros matricules alternant de quatre en quatre. C'est ainsi que la première escouade d'anciens sera composée, si la première division a des numéros impairs, des élèves portant les matricules 1, 5, 9, 13, etc.

La seconde escouade comprendra ceux qui auront les numéros 3, 7, 11, 15, etc.

Par contre, les escouades de fistots seront ainsi établies :

Troisième escouade : Élèves ayant les numéros 2, 6, 10, 14, etc.

Quatrième escouade : Numéros matricules 4, 8, 12, 16, etc.

Dans les mouvements *par division seule,* la première et la troisième escouades prennent le côté *tribord* du navire, la seconde et la quatrième, le côté *bâbord;* mais dans tous les mouvements *par divisions réunies,* le côté tribord ou d'honneur est toujours réservé aux anciens exclusivement.

Dans chaque division, les élèves classés dans le premier douzième de leur promotion, à la suite des examens trimestriels ou de fin d'année, reçoivent le titre de brigadiers, et ceux classés dans le restant du premier quart, celui d'élèves d'élite.

Ils sont distingués de leurs camarades, les brigadiers par deux ancres en or, les élèves d'élite par une seule ancre, de chaque côté du collet de leur veste.

A côté de cette classification officielle, simplement honorifique, et ne donnant aux brigadiers et aux élèves d'élite d'autre droit que celui d'avoir une sortie de faveur les jours fériés, existe, pour les élèves seulement, une autorité incontestée résidant dans la personne du *major,* c'est-à-dire de celui d'entre eux qui est entré à l'École avec le numéro *Un* sur la liste de classement d'admission de la promotion.

Que le *major* reste ou non en tête de sa promotion dans les divers classements, l'appellation ne lui est pas enlevée. C'est lui qui a la charge, pendant les deux années de *Borda,* de faire observer les traditions, les us et coutumes de l'École. Il reçoit directement du *major* des anciens, pendant son année de *fistot,* les instructions nécessaires pour l'observation des consignes consacrées par le code *bordachien* et, à son tour, devenu ancien, il conserve précieusement l'autorité qui lui est dévolue.

De tous temps, la propreté la plus scrupuleuse était exigée des élèves,

mais, autrefois, malgré le règlement, il était de bon goût d'avoir une vareuse et un pantalon aussi tachés de goudron que possible. A cette seule condition, on paraissait loup de mer, et c'était sentir le fistot d'une lieue que de paraître sur le pont en *gris* propre. Aujourd'hui, les parfums les plus divers embaument le réfectoire pendant la toilette, et sauf « la *casquette rasqueuse et les bichons arachis* » toujours en honneur, nos futurs officiers de vaisseau pourraient en remontrer à l'élégant le plus raffiné sous le rapport de la propreté, sinon de la coupe, de leurs vêtements, qu'ils brossent eux-mêmes, de même qu'ils changent leurs hamacs et leurs draps sans l'aide de leurs servants qui ne font que cirer leurs chaussures.

Par exemple, ce n'est pas là pour les servants une petite besogne, les élèves changeant quelquefois deux et trois fois de chaussures par jour, lorsqu'ils rentrent mouillés soit de la manœuvre en embarcations, soit des exercices de louvoyage sur les corvettes.

Pendant le cours et les séances de pratique, les élèves sont tenus de se conformer à toutes les prescriptions des officiers, d'être attentifs et de prendre des notes.

Pendant les études, ils doivent observer le plus grand silence et ne s'occuper que des matières dont l'étude est réglementée pendant les diverses heures de la journée. Défense de communiquer avec leurs voisins. Un élève ne peut demander un renseignement à un de ses camarades de bureau sans voir l'adjudant s'approcher de lui en disant : « Monsieur, vous serez signalé pour causer en étude. »

Il est bon, certainement, d'empêcher ces jeunes gens de transformer leurs études en salon de conversation, mais peut-être y aurait-il quelque accommodement entre cette défense absolue, sauf pour le travail en commun au tableau, et une certaine tolérance, lorsqu'une communication d'élève à élève n'aurait d'autre but que la demande d'une explication relative à leurs travaux.

Dans les autres grandes écoles du gouvernement, de telles communications sont autorisées, sans que la discipline ni le travail en souffrent.

L'âge moyen des élèves de ces écoles est, il est vrai, plus élevé que celui des élèves du *Borda*, mais, toutefois, depuis quelques années, la moyenne à l'École navale atteint dix-sept ans et demi, et suppose, chez les futurs officiers de vaisseau, assez de raison et assez de souci de leur avenir pour laisser croire qu'ils se rendraient dignes de la tolérance au sujet du silence absolu en étude.

Non seulement les élèves doivent le respect et l'obéissance à tous leurs supérieurs dans la hiérarchie de l'École, mais ils sont aussi tenus à l'obéissance, pendant les exercices, vis-à-vis des officiers mariniers, quartiers-maîtres et marins brevetés préposés à leur instruction. Ceux-ci doivent s'attacher à ne provoquer aucune résistance, à éviter vis-à-vis des élèves toute expression brutale ou malsonnante, mais ils ne doivent laisser passer aucun manquement aux égards qui leurs sont dus, et en demander immédiatement la répression.

A bord, comme à terre, les élèves doivent le respect et le salut à tous leurs supérieurs militaires ou civils en uniforme, y compris les premiers maîtres adjudants sous-officiers et les aspirants de deuxième classe.

Quand ils sont interpellés par un officier ou par un fonctionnaire ayant rang d'officier, ou qu'ils s'adressent à lui, ils doivent être découverts et ne se couvrir que lorsqu'ils en reçoivent l'autorisation. Toutefois, dans le rang, ils conservent l'immobilité.

Défense leur est faite d'avoir avec l'équipage aucune relation autre que celles ordonnées par leur instruction.

L'éducation des élèves est, comme leur instruction l'objet de la sollicitude de leurs officiers, qui s'appliquent à faire d'eux non seulement de bons marins et de savants officiers, mais encore des hommes du monde, capables de tenir dignement le rang qu'ils sont appelés à avoir et de soutenir partout et toujours les traditions de courtoisie et de savoir-vivre de la marine française.

Aussi s'attache-t-on à les obliger à se respecter les uns les autres, à se respecter eux-mêmes et à s'abstenir d'expressions triviales et même de tout manque d'égards.

Il leur est prescrit, pendant les heures de sortie, de ne pas quitter leur uniforme, qu'ils doivent faire en sorte de porter avec distinction, ni de compromettre la considération qui lui est due. On surveille avec soin leur tenue dans toutes les circonstances, et particulièrement lors des repas, afin que leur maintien atteste que leur éducation est en rapport avec leur future position.

Pendant les visites qu'ils sont autorisés à recevoir, à l'établissement des pupilles, entre deux reprises d'exercice, les élèves ne peuvent voir que les personnes autorisées par le commandant, et il leur est défendu de rien recevoir de ces personnes, la cantine du bord devant suffire à leur procurer tout ce dont ils peuvent avoir besoin.

Défense expresse de conserver ou de se procurer des montres, des bijoux, des valeurs quelconques, des effets, des aliments, des objets ou des livres, en un mot quoi que ce soit, en dehors de ce qui entre dans la composition du trousseau ou de la nomenclature réglementaire des livres, cahiers ou menus instruments servant à leurs travaux. Et il n'est pas facile d'éluder cette défense.

Tous les matins, pendant les cours, un adjudant de chaque division fouille les tiroirs des bureaux d'élèves. Deux fois par semaine, le capitaine d'armes procède à la même visite. Puis ce sont les visites de chefs d'escouade, du commandant en second, visitant caissons, tiroirs, etc.

Jusqu'aux boîtes de flûtes et de violons, qui ne peuvent être fermées à clef, depuis qu'un beau jour on s'aperçut qu'un innocent violon et qu'une timide flûte avaient été remplacés par un véritable magasin d'objets prohibés.

Cinquante sous, tel est le maximum réglementaire de la fortune de chaque élève à bord, et ce fond de roulement est alimenté par le prêt s'élevant à un franc vingt-cinq centimes, qu'il reçoit toutes les semaines. Avec cela on peut, suivant le règlement, acheter pipes, tabacs, objets de toilette, enfin tout ce que le cantinier a le droit de vendre.

Toutes demandes, toutes réclamations collectives sont sévèrement interdites.

Cette prohibition n'a pas été acceptée sans peine, et, dans la première partie de cet ouvrage, nous avons vu les brigadiers et les élèves d'élite déposer leurs insignes entre les mains du commandant en second, par suite du refus de celui-ci de les laisser arriver au commandant afin de lui soumettre les réclamations de leurs camarades.

Le droit pour les brigadiers de porter la parole au nom de leurs camarades avait cependant été consacré officiellement par le règlement de 1840, dont l'article 71 disait : « *Les brigadiers sont les représentants de tous les élèves pour toutes demandes et réclamations.* » La suppression de cet article fut énergiquement réclamée aussitôt par le commandant, qui protesta contre l'établissement à l'École de ces formes de gouvernement représentatif.

« *Les meilleures choses ne sont bonnes qu'à leur place !* » disait le commandant Andréa de Nerciat, comme conclusion de sa protestation.

Toutefois la suppression réclamée n'eut lieu qu'officieusement dans la pratique.

Aujourd'hui l'élève qui accepterait une délégation de ses camarades, en dehors de certains cas prévus et déterminés, serait sévèrement puni.

Le premier brigadier d'une division peut toutefois remplir officiellement un rôle d'intermédiaire vis-à-vis des autres élèves de sa division, mais dans un sens absolument différent de celui que lui attribuait l'article 71 du règlement de 1840. Ce rôle consiste à transmettre à ses camarades les communications que le commandant désire leur faire, sans qu'elles comportent la mise à l'ordre.

La plus grande facilité est d'ailleurs donnée aux élèves pour faire parvenir à qui de droit leurs réclamations ou demandes individuelles.

Chaque jour, au moment de l'inspection, ils peuvent s'adresser à leur chef d'escouade, le vendredi au commandant en second, et le dimanche au commandant.

En cas d'urgence et en tout autre moment que celui de l'inspection, toute demande ou toute réclamation peut être soumise à l'officier de service et même au commandant en second, après lui en avoir fait demander l'autorisation par l'adjudant de service.

L'inspection des chefs d'escouade a pour objet de se rendre compte de la tenue des élèves. C'est à l'inspection que ces officiers prononcent la réprimande contre les élèves qui en ont été punis.

Il en est de même, le vendredi, pour la réprimande par le commandant en second.

C'est aussi à l'inspection du dimanche, passée par le commandant, avant la messe, que sont distribués aux élèves par cet officier les reproches et les félicitations pour le travail et la conduite de la semaine.

Le commandant passe d'abord en revue l'équipage, suivi de son secrétaire, et accompagné du commandant en second, du médecin principal et de l'officier de garde. La revue de l'équipage terminée, le commandant passe celle des élèves, le secrétaire lisant à haute voix les notes de chaque élève supérieures à la cote 17 et celles inférieures à la cote 9. Dans le premier cas l'élève est félicité, dans le dernier, il est admonesté par le commandant.

L'emploi du temps à l'École navale est réglé par un tableau de service, arrêté avant la rentrée des élèves, et qui ne reçoit de modification qu'après la clôture des cours, pendant le mois réservé à la préparation des examens de sortie ou de fin d'année et dit « *mois de pioche* ».

Le tableau des pages 274 et 275 permettra de se rendre compte d'un coup d'œil de l'emploi de tous les instants d'une journée sur le *Borda* pendant une semaine.

Les journées, comme on le verra, sont bien employées au *Borda*, où les distractions sont rares et se bornent, le plus souvent, pour les élèves, à suivre, appuyés sur les bastingages, aux sabords des batteries, ou installés dans la mâture, le mouvement de la rade, ou les ébats des goélands autour du vaisseau.

En été, lorsque la côte revêt sa parure verdoyante, et que le cours d'Ajot, belle promenade qui domine la rade, se remplit de monde, les jeunes marins ont la ressource de contempler de loin la foule des promeneurs, en écoutant la musique dont les sons affaiblis parviennent jusqu'à leurs oreilles.

En hiver, au mois de janvier et de février, les brigadiers et les élèves d'élite sont invités aux bals de la préfecture maritime. Ils vont alors coucher à l'hôpital maritime, dans une salle préparée spécialement pour eux, et ne rentrent que le lendemain à bord.

Il y a aussi les fêtes spéciales à l'École qui, de temps en temps, viennent rompre la monotonie du séjour du *Borda*. Nous leur consacrons plus loin un chapitre spécial.

La musique et la danse, à la récréation de six heures du soir, servent aussi à charmer les loisirs du bord. Les anciens apprennent à danser aux *fistots* en vue du bal du mardi gras.

Les leçons ont lieu toujours dans la batterie des *fistots*, celle des anciens étant interdite aux élèves de première année.

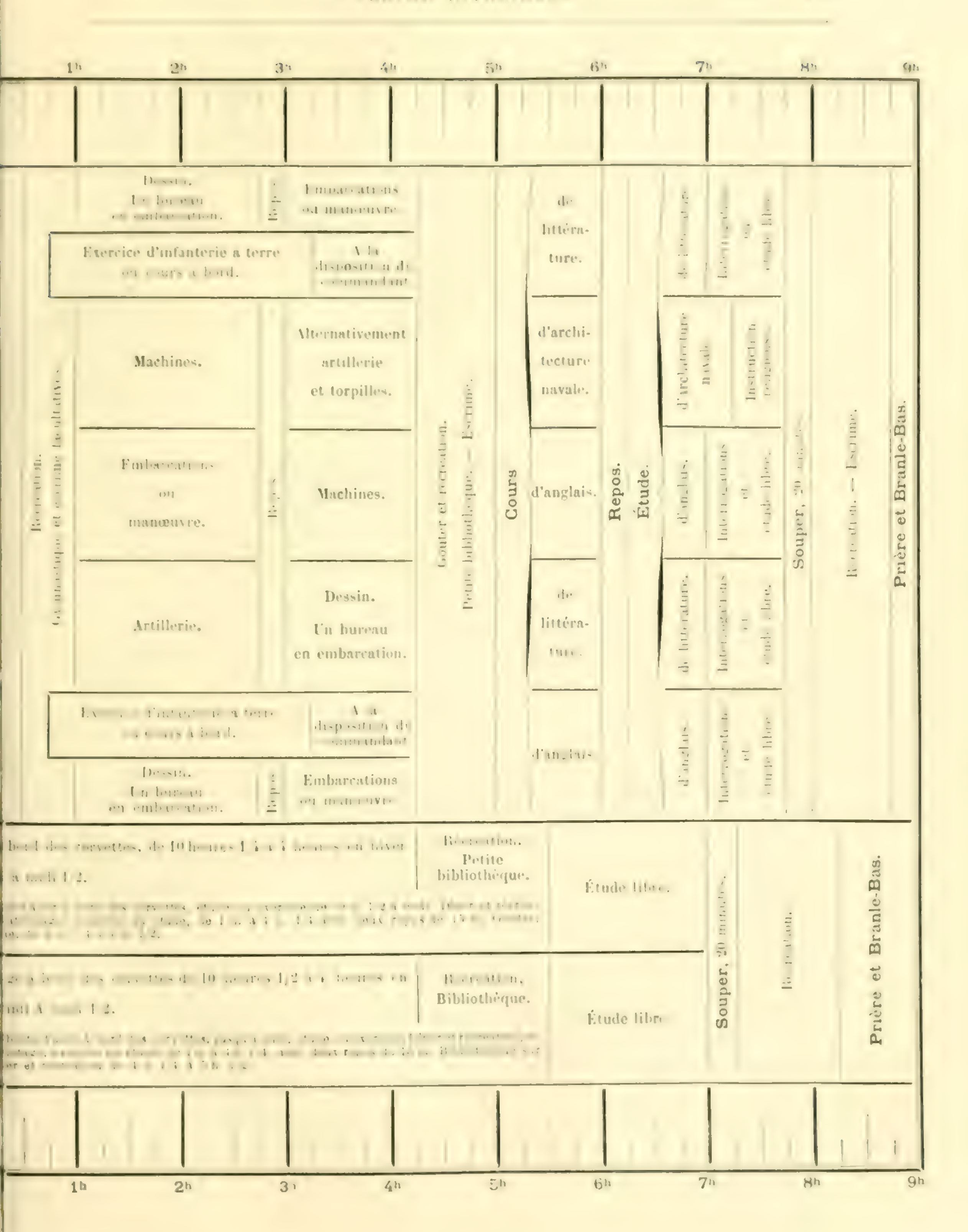
L'un d'eux se met au piano, et la valse commence.

Les danseurs sont-ils fatigués, ils applaudissent le musicien. C'est le signal du repos.

Puis ce sont des duos, des quatuors, voire même des quintettes. La flûte, le violon, nous avons même vu un théorbe! unissent leurs sons pour donner une séance de musique de chambre que vient interrompre le roulement du tambour.

Parfois quelque étranger vient visiter l'École. Qui est-il? Que vient-il faire? C'est un sujet de conjectures et de conversations; et lorsqu'on sait enfin à quoi s'en tenir, une laconique inscription sur les livres de messe, véritables archives des élèves, mentionne en langue « bordache » cet événement.

JOURS	5h		6h – 7h			8h		9h		10h		11h
LUNDI 1re Division. **SAMEDI** 2e Division.	**Branle-Bas et Prière.**	De 5 heures 10 à 5 heures 40, toilette du matin pour les deux divisions. Le jeudi, la tenue se prend pendant ces 30 minutes.	Étude libre et interrogations pour les cours pratiques.	**Déjeuner.**	Récréation. — Exercice de manœuvre pour une division.	Inspection des chefs d'escouade.	**Cours**	d'astronomie.	Récréation. — Exercice de manœuvre pour une division. — Gymnastique facultative. — Escrime obligatoire pour la division qui ne manœuvre pas.	**Étude**	d'astronomie.	Étude libre. — Interrogations. Exercice d'accostage. — Pilotage.
MARDI 1re Division. **LUNDI** 2e Division.								de mécanique.			de mécanique.	
MERCREDI 1re Division. **MARDI** 2e Division.			Gymnastique, escrime, grands bains et bains de pieds.					de physique.			de physique	
VENDREDI 1re Division. **MERCREDI** 2e Division.								d'astronomie.			d'astronomie.	
SAMEDI 1re Division. **VENDREDI** 2e Division.			Toutes les deux semaines, lorsqu'il doit y avoir cours de mécanique : composition française.					alternativement de mécanique et de physique.			de mécanique ou de physique.	
JEUDI			Calculs nautiques.	**Déjeuner.**	Exercice d'infanterie à terre avec pause consacrée aux visites des parents ou correspondants.					Changement de tenue.	Manœuvre ou louv… et 5 heures en été. Dîner, 1/2 heure, … Nota. — En cas d'im… tion, de midi à 1 h. E… récréation et petite b…	
DIMANCHE			Calculs nautiques.	Changement de tenue.	**Déjeuner.** Récréation.	Inspection du commandant.		**Messe** et changement de tenue.			Manœuvre ou … hiver et 5 heures … Dîner, 1/2 heu… Nota. — En cas … midi à 1 h. École … l'ordre du command…	
N.-B. — Les élèves de 1re division peuvent aller chez M. l'aumônier le samedi soir de 7 h. à 7 h. 45; ceux de 2e division, le mercredi, de 7 h. à 7 h. 45 du soir.	5h		6h – 7h			8h		9h		10h		11h


1h
2h
3h
4h
5h
6h
7h
8h
9h
Exercice d'infanterie à terre
Machines.
Alternativement artillerie et torpilles.
Embarcations ou manœuvre.
Machines.
Artillerie.
Dessin. Un bureau en embarcation.
Embarcations
Goûter et récréation.
Cours
de littérature.
d'architecture navale.
d'anglais.
de littérature.
Repos. Étude.
Souper, 20 minutes.
Prière et Branle-Bas.
Récréation. Petite bibliothèque.
Récréation. Bibliothèque.
Étude libre.
Étude libre
Souper, 20 minutes.
Prière et Branle-Bas.

Heureusement le séjour à bord n'est pas continuel, comme autrefois, alors que, pendant vingt-deux mois, aucun jour de congé n'était accordé aux élèves.

Outre les vacances, au mois de septembre, les sorties et les « *libertés de manœuvre* » tempèrent agréablement la monotonie de l'existence du bord.

Les sorties ont lieu le premier et le deuxième dimanche de chaque mois, après la messe, et alternativement, pour les deux divisions. Elles commencent à partir du 1er novembre.

La veille, une liste affichée dans chaque étude donne les noms des élèves privés de sortie, par suite de punitions encourues ou d'obtentions de notes inférieures à *dix* pour les calculs nautiques, et à *cinq* pour toutes les autres parties de l'enseignement, ceux des élèves indisposés ou qui n'ont pas été réclamés par leur correspondant.

Après la messe, la canonnière conduit à terre la division de sortie. Un lieutenant de vaisseau est chargé de la police des élèves pendant la durée des sorties, et un adjudant circule dans Brest pour signaler ceux dont la tenue serait répréhensible, et pour intervenir dans tout conflit auquel ils seraient mêlés.

La première sortie du mois de novembre donne lieu à une cérémonie traditionnelle appelée la *Remise des sabres*. Jusqu'à ce moment les sabres des *fistots* sont restés enfermés dans des armoires spéciales, au vestiaire, et les nouveaux élèves n'ont pu encore suspendre à leur côté ce qu'ils considèrent, avec juste raison, comme le plus bel ornement de leur uniforme.

Ce jour-là, à huit heures et demie du matin, à peine le déjeuner terminé, un coup de sifflet retentit tout à coup sur le pont, d'où les *fistots* sont expulsés par leurs anciens qui les forcent à descendre dans leur batterie. Là, leur major, qui dès le matin a reçu des instructions de son collègue *ancien*, fait ranger ses camarades sur quatre rangs, dans l'ordre de leurs numéros matricules, et à bâbord.

Le silence le plus profond règne dans la batterie quand s'ouvre tout à coup la porte faisant communiquer l'étude avec l'amphithéâtre.

A cheval sur le sabre de leur *fistot* réglementaire, la casquette virée de bord, la jugulaire au menton, les anciens, leur major en tête, font irruption au galop dans la batterie, et vont se ranger à tribord, face à leurs camarades de première année et de façon que chaque ancien se trouve placé vis-à-vis de son *fistot* réglementaire.

LA RÉCRÉATION DANS LA BATTERIE DES [illegible]

Le major des anciens commande alors :

A droite alignement !

— Fixe !

— Sabre main !

— Portez sabre !

Présentez sabre !

Le mouvement exécuté, le major adresse aux *fistots* une allocution, leur montrant brièvement l'honneur qui va leur être fait par la remise de ce sabre. Il les exhorte à se montrer dignes de le porter, imitant en cela, comme en tout autre chose, l'exemple de leurs anciens (*applaudissements*).

La remise de cet insigne les fait entrer définitivement dans la grande famille maritime, à laquelle ils doivent être fiers d'appartenir, et ils doivent avoir toujours présente à l'esprit la devise : Honneur et Patrie ! qui orne le pont de leur vaisseau.

Puis viennent quelques conseils sur la conduite qu'ils doivent tenir à terre, les jours de sortie, et le respect qu'ils doivent avoir pour leur uniforme.

L'allocution terminée, à un signal donné par le major, chaque ancien se précipite vers son fistot, tire le sabre et, tandis que découvert et à genoux devant lui, le fistot baisse la tête, il le frappe de trois coups du plat de la lame sur l'épaule droite. Puis, il le relève en lui donnant l'accolade, lui passe le ceinturon et lui remet l'arme, insigne de son élévation définitive au rang de *fistot*.

La cérémonie terminée, le nouveau chevalier offre le cigare réglementaire à son ancien.

Cette tradition, malgré l'exubérante gaieté qui l'accompagne, ne laisse pas que d'être, au fond, respectable par le sentiment qui l'a créée et la fait vivre de promotion en promotion. L'importance attachée à la remise du sabre indique la saine compréhension des obligations qu'entraîne, pour tout officier, l'honneur qui lui est fait par le droit de porter à son côté une arme, insigne de son grade d'officier.

Celui auquel le pays délègue une partie de son autorité pour commander à ses compatriotes a des devoirs rigoureux à remplir.

Dépositaire, en partie, de l'honneur de tous, il doit le sauvegarder en toute occasion.

Défenseur attitré du pays, il doit tout sacrifier pour sa défense, et jusqu'à

son dernier soupir il doit conserver intact le dépôt d'honneur qui lui a été confié.

La *remise du sabre* est donc une des traditions du *Borda* que l'autorité, bon juge en matière de dignité personnelle et patriotique, voit d'un très bon œil, et il ne serait pas étonnant que cette cérémonie ne fût un jour réglementée officiellement, pour lui donner, par la présence de l'état-major et par une allure plus grave, un cachet d'austère dignité, plus en rapport avec son symbolisme touchant.

Outre les sorties générales, une sortie de faveur est accordée les jours fériés, comme la Toussaint, la Pentecôte, aux brigadiers et aux élèves d'élite n'ayant subi aucune punition et n'ayant pas obtenu de note inférieure à *dix*, depuis la dernière sortie générale.

Les élèves qui n'ont pas de sortie sont envoyés en « liberté de manœuvre » sur un point de la côte désigné seulement après le départ de leurs camarades sortants. On laisse aux anciens la faculté de choisir ce point parmi trois ou quatre qui leur sont indiqués, tels que : Passage, Roscanvel, Lauberlach, Lanveoc.

Les élèves ne sont pas obligés d'aller en « liberté de manœuvre ». L'adjudant de petit service relève sur une liste nominative qui a circulé en étude, les noms de ceux qui ont inscrit *oui*, en regard de leur nom, tandis que les élèves désirant rester à bord ont écrit *non*, de la même manière.

Après le dîner, qui a lieu à onze heures, l'adjudant fait l'appel des promeneurs qui embarquent, en tenue bleue d'infanterie, avec pèlerine.

Les *fistots* font leur choix dans les mêmes conditions, mais, en aucun cas, les localités désignées ne doivent être telles que les deux divisions puissent se rencontrer à terre.

La promenade de chaque division a lieu sous la surveillance d'un officier, qui a sous ses ordres un adjudant, un pilote, un clairon ou un tambour, et un planton portant une marmotte avec mèche.

Une fois débarqués les élèves sont libres jusqu'au moment du retour qui a lieu, l'hiver, à quatre heures et demie environ, l'été, à six heures.

Une tradition, fidèlement observée, veut que, lors de la première « liberté de manœuvre », les *fistots*, aussitôt débarqués, entonnent, au signal de leur major, la chanson de *l'Aspirant français*, en ayant soin de se découvrir respectueusement pendant le dernier couplet.



LA REMISE DU SABRE

Autrefois, chaque liberté de manœuvre donnait lieu à une avalanche de punitions, les jeunes « bordaches » profitant de l'occasion pour se livrer à des libations dont le résultat était de déranger fortement leur équilibre lors du retour. D'aucuns, même, soucieux de l'avenir, tentaient d'introduire à bord quelque fiole de liqueur, achetée, en cachette, aux mercantis postés dans la brousse pour opérer de peu honnêtes transactions avec les jeunes marins, et tel amiral, aujourd'hui grave et correct, pourrait, en évoquant ses souvenirs d'élève, se rappeler avoir goûté du cachot pour avoir été pris en flagrant délit de conversation avec une bouteille rapportée à bord, en dépit des règlements.

Aujourd'hui, il arrive bien encore, parfois, aux *fistots* d'oublier la consigne relative aux liqueurs fortes, et les *anciens* s'amusent, au retour des promenades, à les faire marcher à cloche-pied en tournant en cercle sur le pont, pour s'assurer qu'ils sont bien fermes, même sur une jambe. Ils appellent cela faire des virures.

Cependant l'été vient apporter quelques distractions supplémentaires. Les cours sont finis, et l'eau est assez chaude, au mois de juin, pour qu'on aille se baigner à la plage de Lanninon, petite anse située au nord-ouest de l'entrée du port de guerre. Puis arrive l'époque des examens, celle des adieux des anciens à leurs fistots, au fur et à mesure que, les examens terminés, les premiers quittent définitivement l'École.

Ces adieux se terminent toujours par ces paroles traditionnelles :

« Adieu, fistot, je vais fumer le cigare de l'indépendance sur l'asphalte de la liberté, tandis que, pendant de longs mois encore, tu mangeras le chaloupiat de l'esclavage sur les planches de la servitude ! »

Les *fistots* embarquent ensuite sur la corvette pour aller, pendant le mois d'août, faire la campagne des baies, au retour de laquelle on peut se mesurer sans crainte avec le plus fin gabier pour serrer une voile ou prendre une empointure.

De retour en rade, le 1er septembre, les élèves s'envolent, comme une volée d'oiseaux, vers le foyer paternel.

Le *Borda* est presque désert. Les officiers et les professeurs ont pris, eux aussi, un congé bien gagné ; et le capitaine d'armes erre seul dans les solitudes des batteries.

Mais le mois de septembre passe rapidement et octobre ramène la vie et l'activité dans les flancs du vieux vaisseau.

L'année scolaire recommence formant, encore une fois de plus, une nouvelle promotion de hardis marins et de brillants officiers.





CHAPITRE V

COURS ET PROFESSEURS



Si l'on compare l'enseignement actuel de l'École navale à ce qu'il était en 1830 et même à une époque bien plus rapprochée de nous, on se rend immédiatement compte des progrès réalisés depuis la création de notre grande école d'officiers de vaisseau.

Sans toucher aux grandes lignes, si bien tracées par les premiers règlements, on est arrivé à pouvoir, non sans quelque fatigue intellectuelle, il est vrai, donner, en deux années d'études, aux jeunes gens se destinant à la carrière maritime, une solide base d'instruction, embrassant toutes les branches si nombreuses du savoir indispensable à l'homme de mer. Nous disons qu'on donne aux élèves une base d'instruction, car la multiplicité des cours est un obstacle insurmontable à leur étude approfondie. C'est cette multiplicité des matières enseignées au *Borda*, qui est, peut-être, à notre humble avis, le point faible de l'institution. La mémoire est obligée de jouer un rôle prépondérant au détriment du raisonnement et de la réflexion, et nous croyons qu'il y aurait peut-être avantage à appuyer davantage sur les éléments indispensables de chaque science, en élaguant des programmes tout ce qui n'est pas d'une absolue nécessité pour les débuts des jeunes gens dans la carrière.

De cette façon les matières enseignées pourraient être digérées facilement.

solidement acquises et, plus tard, sorti de l'École, l'officier n'aurait pas à passer un temps précieux à réapprendre des cours, vite oubliés parce qu'ils ont été trop chargés.

Et c'est là ce qui arrive presque toujours.

Si, au contraire, l'officier possédait sérieusement les éléments indispensables de toutes les branches du savoir nautique, il n'aurait plus qu'à asseoir, sans fatigue, sur ces solides bases, l'ensemble des connaissances qu'il désire posséder à fond et qu'il a besoin d'acquérir pour être toujours à la hauteur des positions de plus en plus élevées auxquelles il est appelé.

Les cours, nous l'avons déjà dit au début de cette seconde partie de notre ouvrage, sont faits par des lieutenants de vaisseau et par des professeurs civils, appartenant à l'Université.

Les officiers professeurs sont divisés en deux catégories distinctes : les professeurs de sciences, touchant une solde spéciale de 5,000 francs pouvant être portée à 6,000 francs après trois ans et à 7,000 francs après six ans, et les officiers chargés de cours pratiques, touchant la solde à la mer de leur grade, et un supplément de 814 francs.

Les uns et les autres ont la faculté de renouveler leur temps d'embarquement sur le *Borda* pour une période minima de quatre ans, avantage très apprécié.

Les professeurs civils forment trois classes, absolument personnelles.

Leur traitement varie avec la classe, et ils ont droit à la retraite après vingt ans de services.

Jusqu'à la dernière réforme, datant du 25 juin 1887, les professeurs civils avaient été considérés comme assimilés aux officiers de marine, dont ils portaient l'uniforme, moins l'épaulette.

La classe personnelle se distinguait par le nombre de galons qui variait de deux à quatre, entre la 3e et la 1re classe. Ils avaient les mêmes traitements que les officiers de marine et étaient nommés par décret du chef de l'État.

Le décret du 25 juin 1887 a remplacé ce mode de nomination par la simple délégation ministérielle, et, en ce qui concerne la tenue, a remplacé les galons d'officier par la broderie à dents de scie qui distingue la maistrance des arsenaux, au détriment, peut-être, de la considération légitime et du respect extérieur dus à des hommes honorables, savants et dévoués, ayant pour mission de former et d'instruire les jeunes gens sur lesquels repose l'espoir de la marine française.



L'ÉTUDE DES ANCIENS.

C'est là un rôle de premier ordre et quelle que soit la valeur des maîtres entretenus des ports, auxquels on a, quant à l'uniforme, fait ressembler les professeurs de l'École navale, on ne peut cependant ne pas reconnaître que les services rendus par ces derniers ont une autre importance.

Si le corps des professeurs civils du *Borda* n'est pas un corps combattant, il prépare par ses leçons ceux qui, dans l'avenir, seront au premier rang dans les combats, et cette tâche délicate et élevée exige, pour ceux qui l'assument, la plus grande somme possible de distinctions extérieures, et mérite la plus sincère reconnaissance de la part de ceux qu'elle a préparés à occuper les premiers degrés de la hiérarchie navale.

Chaque cours professé au *Borda* a été baptisé d'un surnom, emprunté d'ordinaire à l'harmonie imitative ou à un détail particulier du cours.

Le cours d'anglais s'appelle : cours de *Youm*.

Le cours de machines à vapeur est surnommé cours de *Chafuste*, dénomination tirée du bruit que fait la vapeur en fusant.

Le bruit strident produit par l'étincelle électrique a fait donner le surnom de *Petpet* au cours de physique.

L'architecture navale s'appelle *Carlingue*, du nom d'une grosse pièce de bois employée dans la construction des vaisseaux.

Le cours de calculs nautiques, ayant lieu de grand matin, sitôt après le branle-bas, a été baptisé *Prolongation de la nuit*, surnom caractéristique indiquant les dispositions qu'y apportent les élèves.

Cabillot désigne l'exercice d'infanterie, pendant lequel les élèves sont alignés comme des cabillots au râtelier.

D. X. représente le cours d'analyse, où sont employés très souvent ces termes algébriques.

Le dessin s'appelle la *Touille*, et le cours de littérature porte le surnom élégant de *Nefle* dont il nous a été impossible de découvrir l'étymologie.

Naturellement les professeurs n'ont pas échappé au surnom, et outre celui qui leur est personnel, ils portent, chacun dans leur spécialité, un surnom tiré du cours qu'ils professent et sont appelés Chafustards, Neflards, Carlinguards, etc.

Seul le professeur de calculs nautiques a reçu pour surnom une abréviation d'un terme très usité dans son cours.

Il s'appelle *Colog*, abréviation de cologarithme.

L'élévation de la moyenne d'âge des élèves a fait disparaître les gamineries dont, autrefois, ils se rendaient coupables en classe, et les professeurs sont l'objet d'un respect absolu et souvent même, d'un véritable attachement. A l'École navale, comme partout ailleurs du reste, les jeunes gens ont un instinct infaillible pour apprécier le mérite, les efforts et la sollicitude désintéressée de ceux qui ont assumé la tâche délicate de leur instruction, et si parfois, un moment d'humeur les fait sortir de l'attitude respectueuse et soumise qu'ils observent vis-à-vis de leurs maîtres, ils ne tardent pas à leur rendre, *in petto*, la justice qui leur est due.

Les connaissances enseignées à l'école navale forment trois groupes distincts :

Le premier ne comprend que des connaissances générales : littérature, histoire, anglais, dessin.

Le second renferme les connaissances scientifiques spéciales : analyse et mécanique; astronomie et navigation; physique et chimie; calculs nautiques.

Le troisième est réservé aux connaissances professionnelles et à l'aptitude au métier de la mer : manœuvre, machines, artillerie, architecture navale, infanterie, torpilles.

La plupart des leçons ont lieu sur le vaisseau.

Un seul cours de sciences, celui de physique et de chimie est fait dans l'amphithéâtre de la pharmacie centrale située dans l'arsenal.

L'exercice du fusil et le tir ont lieu à terre.

La manœuvre pratique se fait à bord des embarcations ou des bâtiments annexes en rade.

Des feuilles autographiées, résumant chaque cours, sont distribuées aux élèves qui ont, en outre, à leur disposition, des modèles de machines et de pièces d'artillerie de tous genres pour revoir, documents en main, les leçons qui leur sont données.

Des interrogations en classe ou, en dehors des cours, à des jours fixés à l'avance, permettent aux professeurs et au commandant de se rendre un compte exact des progrès des élèves.

Sauf en ce qui concerne l'administration, les lacunes de l'enseignement, autrefois nombreuses, ont été comblées. Il n'y a pas bien longtemps encore, en 1864, le cours d'histoire générale, par exemple, parlait de tout sauf de l'histoire maritime. En revanche, le professeur s'était pris d'un bel enthou-



MANIEMENT DES SEXTANTS SUR LA DUNETTE

siasme pour les héros albanais, polonais et hongrois ; Scanderberg, Jean Hunyade et Podiebrad se trouvaient proposés pour modèles à l'espoir de la marine française.

Aujourd'hui les *cours d'histoire maritime et d'histoire littéraire* sont menés de front, et les élèves ne sont plus astreints à revoir des matières déjà étudiées par eux pour leur concours d'admission.

Un développement considérable peut ainsi être donné à l'étude de l'histoire maritime de notre pays et des progrès de notre puissance navale.

Un cours abrégé de composition et de style a remplacé les anciennes leçons sur les règles de la ponctuation et de l'accord des participes. Il sert d'introduction au cours d'*Histoire littéraire* dans lequel le professeur passe en revue les chefs-d'œuvre de notre langue.

Deux compositions françaises par mois habituent les élèves à exposer avec élégance et clarté leurs idées sur des sujets donnés, excellente préparation à la rédaction des rapports officiels qu'ils peuvent être, plus tard, appelés à envoyer dans leurs campagnes lointaines.

Le *cours de dessin* se bornait jadis à la reproduction au crayon des modèles de paysages, de têtes ombrées et de vues de côtes. Aujourd'hui un cours de perspective, fait en trois ou quatre leçons, enseigne, dès la première année, aux élèves les notions théoriques de la reproduction de la nature en général et des côtes en particulier. Des reproductions d'après des modèles, les exercent à dessiner d'après nature et, en seconde année, les anciens vont, chaque mois, soit à bord des annexes, soit dans les embarcations, dessiner les vues des côtes.

Le *cours d'anglais* se fait, autant que possible, en anglais. Des lectures, des traductions, des conversations entre professeur et élèves, habituent ces derniers à faire usage de la langue anglaise.

Chaque semaine les élèves font soit un thème, soit une version, une dictée, une lettre ou un rapport en anglais.

Le cours est complété par l'étude du langage nautique anglais et par des notions sur la littérature anglaise.

Ces leçons sont des plus utiles, mais les jeunes « bordaches » n'aimant pas beaucoup les « youm », nom qu'ils donnent aux Anglais, l'étude de leur langue se ressent de cette antipathie traditionnelle.

Le *cours d'analyse et de mécanique* comprend, pour les *fistots*, le complé-

ment de l'algèbre, des notions élémentaires du calcul infinitésimal et la statique.

Les *anciens* apprennent la cinématique, la dynamique, et la mécanique appliquée aux machines.

Les leçons d'*astronomie et de navigation* roulent, en première année, sur la trigonométrie sphérique, la cosmographie, la navigation astronomique et par l'estime.

Les leçons, en deuxième année, portent sur l'astronomie, la navigation et la géodésie.

Ce cours, le plus utile de tous pour un futur officier de marine, est très apprécié par les élèves. Il partage, d'ailleurs, avec celui d'analyse, l'avantage d'avoir un coefficient très élevé.

A l'École, en effet, chaque partie de l'enseignement est cotée différemment, suivant l'importance des matières qu'elle comporte. Il est évident que la connaissance de l'astronomie est plus utile à un marin que celle du dessin, et il est de toute justice d'appliquer aux cours les plus importants, les coefficients les plus élevés.

Il suit de là que lors de l'établissement du total des notes diverses obtenues dans un trimestre par les élèves, tel d'entre eux qui aura, par exemple, une moyenne de notes, pour le dessin, égale à *quinze*, et, pour l'analyse, une moyenne égale à *seize*, obtiendra par la multiplication au moyen des coefficients attribués à chacun de ces deux cours, un total de points supérieur à celui de ses camarades qui aurait pour moyenne *quinze* en analyse, et *seize* en dessin.

Les coefficients de ces deux cours étant 3 pour le dessin et 12 pour l'analyse, le premier aura un total de 15×3 plus $16 \times 12 = 237$ points, tandis que le second obtiendra seulement 16×3 plus $15 \times 12 = 228$ points.

Aussi les élèves *piochent-ils le coefficient*, c'est-à-dire portent tous leurs efforts sur l'obtention de notes élevées dans les parties du programme d'enseignement ayant de forts coefficients.

Le cours d'*observations et de calculs nautiques*, fait avec le plus grand soin, comporte, pendant toute sa durée, l'usage des cartes marines et du sextant à bord, et de l'horizon artificiel, à l'observatoire, pour les anciens. On apprend aux élèves à prendre hauteur, à faire le point, ainsi que les compensations des compas.

La *physique* et la *chimie* ont sur toutes les autres branches de l'ensei-

gnement, l'avantage d'être enseignées à terre, ce qui procure aux élèves une petite promenade fort goûtée par eux.

La dernière partie du cours de chimie porte sur l'étude des matières explosibles et de leur utilité au point de vue militaire.

Le troisième groupe de connaissances enseignées aux élèves comprend des leçons théoriques et pratiques.

Le *cours d'architecture navale*, en première année, ne traite que de la partie descriptive relative à la construction des navires en bois, en fer et en acier.

En seconde année, le cours embrasse toute la théorie du navire et est complété par des travaux pratiques tels que l'abattage en carène.

Le *cours de machines à vapeur* débute par exercer les élèves à relever, d'après nature, des croquis cotés.

Il comprend, pour la première année, la description d'ensemble des machines, complétée par des exercices pratiques à bord des annexes, des canots torpilleurs ou des bâtiments mis à la disposition de l'École.

Le cours de seconde année roule sur la description détaillée des divers organes des machines. Il est aussi complété par des exercices pratiques.

La *chafuste* n'est pas en honneur au *Borda*.

Pourquoi? Tout simplement parce qu'il s'agit de *chafuste*, de tout temps déclarée ennuyeuse et inutile.

Et pourtant, il n'y a que des machines, maintenant, à bord de nos bâtiments de guerre, et plus on ira, plus la voile cédera la place à la machine.

Or, il est de toute nécessité qu'un officier soit à même de juger des accidents qui peuvent survenir à son bord, et qu'il connaisse bien toutes les pièces du système propulseur de son vaisseau.

Les officiers mécaniciens professeurs sont cependant des hommes capables, connaissant à fond leur spécialité, se donnant une peine extrême pour enseigner, mais, aux yeux des élèves, ils ont le tort d'être des *chafustards*, et cela suffit pour qu'ils ne soient pas écoutés avec toute l'attention que méritent leur savoir et leur dévouement.

Le *cours de manœuvre*, pour lequel les manuels du gabier et du timonier sont mis entre les mains des élèves, est destiné d'abord à les acclimater physiquement au métier de la mer, au moyen d'exercices fréquents et prolongés dans la mâture du vaisseau, où chaque matin, une division, à tour de rôle, est exercée à serrer et à larguer les voiles.

Les exercices pratiques à bord des annexes, au mouillage et sous voiles ont lieu, deux fois la semaine, le jeudi et le dimanche, et les manœuvres d'embarcations à l'aviron et à la voile s'exécutent, soit par groupe de six élèves, soit par division entière, les autres jours de la semaine.

L'instruction pratique est donnée par des gabiers ou par des timoniers brevetés, et le professeur s'attache à faire marcher de front les nomenclatures et les descriptions avec les travaux manuels.

Le cours de deuxième année comprend, pour la pratique, la revision du programme de première année, et tous les signaux, ainsi que les travaux de gréement et les manœuvres de force, exécutés à bord d'une des annexes.

La partie théorique embrasse toutes les manœuvres d'ancres, de chaînes, de voilure, les appareillages, mouillages, ainsi que la manœuvre des embarcations et des navires à vapeur.

Le *cours d'artillerie* reçoit un grand développement et est divisé en trois parties : *exercices, cours* et *tir*.

Nous verrons plus loin le détail des exercices et des tirs.

Le cours proprement dit traite de l'artillerie en usage sur les bâtiments de guerre, depuis l'adoption du modèle 1870 inclusivement, des poudres, du matériel et de la balistique.

Le *cours d'infanterie* comprend, pour la première année, l'école du soldat et de section, la description raisonnée des fusils modèles 1878 et 1884, celle des munitions et les tirs.

Les élèves de seconde année apprennent l'école de compagnie, et exécutent des tirs au fusil et au revolver. Le cours traite du revolver, du fusil, donne la théorie du tir et de l'appréciation des armes sous le rapport du tir.

Depuis deux ans, un cours de torpilles a été ajouté au programme de l'enseignement. Nous examinons dans le chapitre suivant tout ce qui se rapporte aux exercices pratiques exécutés hors du *Borda*, soit en rade, soit dans le port ou à terre.

Quelle que soit l'application déployée par les élèves dans leurs différents cours, on comprend facilement qu'ils en voient arriver la fin avec plaisir.

Pour les uns, c'est l'année de *fistot* qui se termine, pour les autres, c'est le galon d'aspirant qui s'approche. Ainsi, toutes les fois qu'un cours est clôturé, les fistots, pour témoigner leur joie, dès que le professeur a quitté l'am-

L'EXERCICE D'INFANTERIE DANS LA COUR DES PUPILLES DE LA MARINE.

phithéâtre, crient-ils par trois fois : [illegible], expression elliptique signifiant : Désormais nous n'assisterons plus à un cours de même nature qu'en qualité d'anciens.

De leur côté, les anciens, à la fin de chaque cours, crient par trois fois : *[illegible]*, midship étant le nom anglais des aspirants de marine.



P. Jazet



CHAPITRE VI

EXERCICES PRATIQUES ET MOUVEMENTS EXTÉRIEURS



A l'École navale, nous l'avons déjà dit, la pratique marche de front avec la théorie, et les élèves sont exercés, pendant leurs deux années d'études, à tous les détails du métier de la mer. Ces exercices violents, outre les connaissances sérieuses qu'ils procurent aux futurs officiers, ont l'avantage de compenser utilement les inconvénients qui résulteraient, pour leur santé, d'un grand surmenage purement intellectuel.

Non seulement les élèves apprennent la manœuvre des bâtiments, mais aussi celle des simples embarcations, soit à la voile, soit à l'aviron. Chaque jour, deux canots, l'un avec *trois* anciens et huit hommes, l'autre avec *six* fistots et six hommes font des exercices d'accostage.

Le samedi, les youyous du vaisseau et des deux annexes, montés chacun par un instructeur et trois élèves, servent à leur apprendre la manœuvre des embarcations de godille.

Les exercices de manœuvre à la voile et à l'aviron se font avec ensemble au moyen de huit canots du *Borda*.

Puis vient la conduite du canot à vapeur, pour six élèves à la fois, sous la direction de l'officier mécanicien.

Le troisième mardi de chaque mois, manœuvre du remorqueur, et vers le

commencement de mai, un torpilleur est mis à la disposition de l'École, les lundis pour les anciens, les vendredis pour les fistots.

Les plus minutieuses précautions sont prises pour éviter les accidents à craindre non seulement pendant les exercices à la voile ou à l'aviron, mais surtout dans les manœuvres à la vapeur. Chaque fois que les élèves quittent le bord pour aller se livrer à ces derniers exercices, l'officier de garde passe une revue attentive et s'assure qu'aucun élève ne porte d'amarrage de couteau, qu'aucune partie de leurs vêtements n'est flottante, afin d'éviter qu'ils ne soient saisis par les machines.

Lorsqu'il y a torpilleur, vingt ceintures de sauvetage sont embarquées.

On n'a pas moins de soins pour mettre le plus possible les élèves à l'abri des intempéries des saisons.

Fait-il mauvais temps, ils endossent pour aller manœuvrer leurs vêtements cirés; fait-il même beau temps, en prévision d'un brusque changement dans l'atmosphère, on a soin d'envoyer, à l'avance, ces vêtements sur les annexes, afin qu'ils puissent s'en revêtir, en cas de besoin, pour se préserver de la pluie et des vagues.

Et ce n'est pas une précaution inutile, car la rade de Brest est souvent exposée à des grains violents du sud-ouest, témoin celui qui, le 3 novembre 1887, faillit faire engager la corvette annexe pendant un louvoyage. Le bâtiment était sous ses huniers avec deux ris, son grand foc et sa misaine. La violence du grain fut telle que le grand hunier fut bientôt déchiré et emporté, le grand foc déchiré et le halebas cassé. La vergue du petit hunier fut fendue sur sa longueur et le perroquet de fougue décousu. La corvette couchée menaçait d'engager et la mâture craquant de tous côtés semblait près de se rompre. Grâce au sang-froid des élèves et aux habiles manœuvres de l'officier commandant, la corvette finit toutefois par se redresser et put aller reprendre, sans autre avarie, son corps mort.

Les bâtiments annexes du *Borda* sont *le Janus*, corvette à voiles, et *l'Allier*, transport mixte; ils sont pourvus de tout leur matériel d'armement et lorsqu'ils appareillent, ils sont commandés par l'officier chargé du cours de manœuvre de la division qui est à bord.

Une vieille tradition veut que lorsque les anciens reviennent au *Borda*, le jour où ils ont manœuvré pour la dernière fois sur la corvette, ils exécutent ce retour, à l'arrière de la chaloupe qui les porte en avant, et, au moment



A SERRER LES VOILES.

de débarquer ils crient trois fois : *Midship ça*, comme à la clôture d'un cours.

Les exercices d'infanterie ont lieu, le jeudi matin et le samedi, dans l'après-midi, soit dans la cour de l'établissement des pupilles, soit, pour les anciens, à certaines époques, sur le terre-plein du port de commerce.

Les élèves sont en tenue bleue et, depuis 1881, armés du Kropatchek. Cet exercice est assez goûté des élèves pour lequel il est un délassement d'esprit, en même temps qu'il leur permet, le jeudi, de recevoir, entre deux pauses, la visite de leurs parents ou de leur correspondant, dans une salle réservée à cet effet, l'accès du *Borda* étant, depuis 1863, interdit aux familles, sauf le jour de la messe du Saint-Esprit.

Les tirs réduits se font aussi aux Pupilles.

L'exercice à feu a lieu au polygone. Les élèves s'y rendent en passant par l'arsenal.

Autrefois ils traversaient la ville, mais, à la suite d'une altercation entre les élèves et un perruquier dont ils s'amusaient à frapper les plats en cuivre servant d'enseigne à sa boutique, l'itinéraire fut changé.

Le tir au polygone est attendu avec impatience par les élèves qu'il enlève, pendant quelques heures, à la monotonie du bord.

Le jeudi dès sept heures du matin, le samedi à une heure, la canonnière de service vient les prendre et les débarquer au pont Tréhouart.

Aussitôt les portes de la ville franchies, les élèves quittent le pas accéléré, prennent le pas de route, causant et riant librement, en regardant les jolies Brestoises avec un aplomb de vieux loup de mer.

Lorsqu'on est arrivé devant les cibles, l'officier fait rompre les rangs, et, pendant que le tir commence, les élèves qui attendent leur tour vont s'asseoir sur l'herbe, en grignotant quelques gâteaux, tout en buvant soit de la bière, soit de la limonade, apportées par les marchandes. Pas de liqueurs fortes, par exemple! L'adjudant veille! Le tir terminé, l'officier rassemble la compagnie, lui fait prendre une formation de combat, et on revient vers l'arsenal, en chantant jusqu'aux abords de la ville.

Il ne fait pas toujours beau temps, les jours de tir. Les *fistots* qui vont au polygone, au mois d'avril, profitent des belles journées, où le soleil se montre, où les routes sont sèches sans que la chaleur soit accablante, mais il n'en est pas de même pour les anciens dont les tirs ont lieu au mois de janvier, alors que la boue couvre la route, que le temps est froid et que la bise cingle la

figure. Plus de goûter sur l'herbe, à cette époque. Il faut attendre son tour, en frappant du pied pour se réchauffer.

On repart alors tristement, sans chanter, la tête enfoncée dans les épaules, évitant les flaques d'eau, heureux de rentrer à bord sans avoir essuyé quelque bonne averse.

Le premier retour du tir par les fistots donne lieu à l'accomplissement d'une tradition singulière. Lorsque la colonne arrive à proximité d'un petit cabaret, appelé le « Grand Turc », et situé sur la route, le major de promotion demande à l'officier l'autorisation de prendre le commandement de la compagnie, pendant quelques minutes.

A son commandement, les fistots portent les armes et défilent dans cette position devant le « Grand Turc ». La maison dépassée, l'officier reprend le commandement de sa colonne.

Les exercices pratiques d'artillerie ont lieu sur *le Borda* même, dans la batterie qui sert de réfectoire, et dans la batterie basse.

Les élèves commandent et exécutent tour à tour la manœuvre des pièces.

Dans la batterie basse a lieu la manœuvre du canon de campagne.

Vers le commencement du mois de mai, les mercredis et vendredis dans la soirée, une canonnière ou une chaloupe à vapeur est mise à la disposition de l'École pour apprendre aux élèves à se servir de l'appareil photo-électrique, et, à partir du 15 de ce même mois, pendant huit soirées, sauf le dimanche et le jeudi, et si le temps le permet, des signaux de nuit sont échangés, après le souper, entre *le Janus*, où s'est rendu un canot d'élèves et *le Borda* où deux canots d'élèves interprètent les signaux faits par leurs camarades.

Pendant la période dite « mois de pioche » qui s'étend de la clôture des cours au commencement des examens, les deux divisions sont envoyées alternativement à l'observatoire de l'École, sous la surveillance des officiers chargés des cours de calculs nautiques.

Les observations ont lieu sous la direction du professeur d'astronomie et de navigation.

Pendant ce mois, les élèves sont conduits par leurs officiers et par leurs professeurs dans les divers ateliers de l'arsenal. Ils visitent aussi les défenses sous-marines, les bâtiments en rade et les forts.

A l'issue des examens de fin d'année, l'un des deux bâtiments annexes est armé avec l'effectif nécessaire, sous le commandement de l'officier de ma-

LA MANŒUVRE DU CANON DE CAMPAGNE DANS LA BATTERIE BASSE DU « BORDA »

nœuvre des *fistots*, pour faire exécuter à ceux-ci une campagne d'un mois.

Si l'itinéraire de la corvette la conduit en dehors des baies voisines de Brest, le commandant de l'École en prend le commandement supérieur. Il est suivi par l'aumônier, le médecin-major et tels officiers ou professeurs qu'il juge utile d'emmener avec lui.

C'est vers le 20 juillet que les *fistots* quittent *le Borda* pour embarquer à bord de la corvette. Depuis le matin, leur batterie est dans le désordre le plus complet ; partout des sacs, des piles de livres, des cahiers ficelés, des *gris*, du linge. C'est à ne plus s'y reconnaître. Peu à peu cependant un ordre relatif s'établit. Les livres disparaissent dans les caissons du vestiaire, et bientôt il ne reste plus à côté des sacs que les quelques manuels qui doivent être emportés. On attend avec impatience l'ordre d'embarquer. Enfin l'ordre est donné, et quelques instants après les canots du *Borda* emmènent à bord de la corvette les *fistots*, pendant que les *anciens* groupés sur le pont et sur la dunette du vaisseau chantent dans de grands cornets en papier les paroles connues : « Tu t'en vas et tu nous quittes .... » auxquelles les *fistots*, dès qu'ils ont débordé, répondent par le cri de : *Vivent les midship !*

Vivent les anciens ! crient alors les camarades restés à bord, en jetant dans la mer leurs cornets de papier.

L'annexe qui sert à la campagne des baies est *l'Allier*, ancien transport-aviso auquel on a fait subir des modifications importantes quant à la mâture et aux aménagements, en vue de sa nouvelle destination. Lancé en 1878, il est encore en très bon état, et il a avantageusement remplacé *le Bougainville*, aviso d'un tonnage moitié moindre et d'une marche très inférieure.

Le poste des élèves sur *l'Allier* est très convenable ; il reçoit, ce qui n'avait pas lieu sur *le Bougainville*, une quantité suffisante de lumière et d'air par plusieurs petits sabords et par deux panneaux. Les élèves ont un vestiaire et un lavabo, situés, le premier, au-dessous du poste sur la plate-forme de cale, le second à l'arrière du poste, à côté des cuisines des élèves.

Les repas, à bord de *l'Allier* se prennent dans le poste où les tables restent dressées toute la journée, et ne sont démontées que le soir, au branle-bas. Au milieu du poste, entre les épontilles, sont disposés les râteliers pour les armes qu'on emporte, les élèves faisant quelques tirs et quelques promenades militaires, pendant le cours de la campagne d'été qui se divise en deux parties : la campagne des baies et la grande campagne. La première

dure une dizaine de jours. On visite les baies de Douarnenez, Camaret, etc. La seconde dure environ trois semaines, pendant lesquelles on visite les côtes de l'Angleterre et celles de la Manche, en s'arrêtant dans les principaux ports.

Pendant la campagne des baies, *l'Allier* passe la nuit au mouillage. Aussi les élèves ne font-ils que des *quarts* de jour. Ils se lèvent à cinq heures, déjeunent, et, jusqu'au moment de l'appareillage, vont en exercice d'embarcation ou font une composition française. Vers dix heures, généralement, *l'Allier* appareille et se dirige vers un point désigné d'avance où il arrive dans la journée. A midi, quelques élèves vont prendre la hauteur méridienne du soleil, puis, jusqu'à l'heure du mouillage, une des bordées fait le quart, pendant que l'autre dessine des vues de côtes, ou est laissée libre. Dans ce dernier cas, le temps se passe à lire ou à fumer.

Le service des factions sur la passerelle et aux bossoirs, celui de la timonnerie et de la machine, sont faits par les élèves de *quart*.

On arrive au mouillage vers trois ou quatre heures de l'après-midi. Les élèves sont alors, d'ordinaire, autorisés à descendre à terre jusqu'à six ou sept heures. Ils en profitent pour aller faire des repas plus ou moins rustiques dans les auberges ou dans les fermes voisines de la côte.

Pendant la grande campagne, les élèves font des quarts de nuit, ce qui est parfois un peu dur. Dans les ports où l'on mouille, conduits par leurs officiers, ils vont visiter les arsenaux, les forts, les vaisseaux pouvant présenter pour eux des sujets d'étude intéressants.

Puis *l'Allier* remet le cap sur Brest et, dès leur retour en rade, les fistots devenus anciens vont jouir d'un mois de vacances bien gagné.



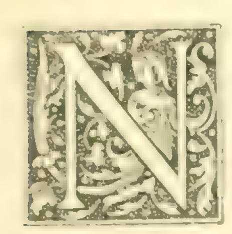


L'EXERCICE DU CANON DANS LA BATTERIE HAUTE DU [illegible]



CHAPITRE VII

INTERROGATIONS, CLASSEMENTS, EXAMENS, INSPECTIONS ET REVUES

ous venons, dans le chapitre précédent, de passer en revue les divers cours faisant partie du programme d'enseignement de l'École navale. Chacun de ces cours donne lieu à des interrogations qui sont de trois genres : particulières, trimestrielles ou générales, et toutes, annoncées à l'avance, afin de permettre aux élèves de revoir, avant de les subir, les matières qui en font l'objet.

Les interrogations particulières roulent sur les matières enseignées depuis l'interrogation précédente.

Les interrogations trimestrielles sont faites dans la seconde moitié des deux premiers trimestres, et portent sur les matières enseignées depuis le commencement du trimestre.

Enfin, les interrogations générales, subies à la fin du troisième trimestre après la clôture des cours, embrassent toutes les matières de chacun de ces cours.

Les élèves reçoivent chaque fois, suivant la façon plus ou moins satisfaisante dont ils répondent au professeur, une note variant de zéro à vingt, note doublée aux examens trimestriels et triplée aux interrogations générales.

Chacune de ces notes simples, doublées ou triplées est multipliée, par le

coefficient affecté au cours dont les matières ont fait l'objet de l'examen qui l'a provoquée.

Ces coefficients sont les suivants :

Dessin..........	Coefficients.	3
Anglais.............	—	5
Littérature et histoire...........	—	7
Analyse et mécanique......	—	12
Astronomie et navigation........	—	12
Calculs nautiques...............	—	7
Physique et chimie.............	—	9
Architecture navale.............	—	5
Machines à vapeur.............	—	7
Manœuvre.....................		9
Artillerie......................	—	6
Infanterie..........	—	4
Torpilles...........	—	4

A la fin de chacun des deux premiers trimestres, le produit des notes obtenues par chaque élève dans ses diverses interrogations, combiné avec sa note de conduite, dont le coefficient est *trois*, avec la note du commandant, appréciation d'ensemble de cet officier sur le caractère et les aptitudes de l'élève, note dont le coefficient est *sept*, et le produit des notes simples obtenues dans les exercices pratiques, détermine son classement pour le trimestre écoulé.

Les élèves compris dans le premier douzième de la liste de classement sont nommés brigadiers, et le restant du premier quart, élèves d'élite. Nous avons dit, précédemment, quelles étaient les marques extérieures de ces distinctions purement honorifiques, qui n'impliquent pour ceux qui les ont obtenues aucune autorité, aucune responsabilité et aucun autre droit que celui à une sortie de faveur par mois.

Il peut arriver que, par suite de maladie ou d'accident, un élève n'ait pu, pendant le trimestre écoulé, subir toutes les épreuves. Dans ce cas, le conseil d'instruction de l'École décide s'il y a lieu de le classer, et cet élève reçoit, alors, pour chacune des épreuves qu'il a manquées, une note égale à la moyenne des notes qu'il a obtenues sur le même cours, depuis le commencement de l'année.

Les interrogations de fin d'année sont faites par une commission d'exa-

men, présidée par le préfet maritime, et composée du commandant de l'école et d'examinateurs nommés par le ministre.

Cette commission établit aussi le classement de sortie des élèves de première division. L'établissement des tableaux de ce classement est confié à deux officiers ou professeurs de l'école chargés, de concert avec le secrétaire de la commission, de procéder aux calculs qu'ils nécessitent.

L'ouverture des examens de fin d'année est fixée par le ministre, sur la proposition du préfet maritime, de telle sorte que les examens soient clos le 31 juillet au plus tard, et l'ordre dans lequel ils sont passés est fixé par le préfet, sur la proposition du commandant de l'École.

Les épreuves, subies, autant que possible, à bord du vaisseau-école et de ses annexes, sauf la séance pratique d'infanterie qui a lieu à terre, consistent en interrogations, compositions, et séances pratiques, ainsi réparties :

1° Une interrogation pour chacun des cours d'anglais, d'analyse et de mécanique, d'astronomie et de navigation, de physique et de chimie, d'architecture navale, de machines à vapeur et de torpilles;

2° Une composition française et une interrogation pour le cours de littérature et d'histoire ;

3° Appréciation des dessins faits par l'élève pendant l'année ;

4° Un groupe de calculs et une interrogation sur les observations et sur les matières enseignées, pour le cours de calculs nautiques ;

5° Une séance de pratique et une interrogation pour les cours de manœuvre, d'artillerie et d'infanterie.

Les élèves de chaque division sont répartis, par voie de tirage au sort, en sept groupes, comprenant chacun de treize à quinze élèves au plus, qui subissent le même examen, le même jour, et n'en subissent qu'un seul par jour.

Les examens durent sept jours pour chaque division sauf ceux de manœuvre qui, comportant théorie et pratique, durent quatorze jours pour chaque division.

L'examinateur pose lui-même les questions et donne à la fin de l'examen la note qu'il juge convenable, sans que le professeur du cours objet de l'examen, et qui doit être présent, puisse intervenir, en aucune façon, ni dans les questions ni dans la note.

Cette note est combinée à valeur égale avec la *note moyenne de l'École*

pour le cours, qui est elle-même formée par les notes moyennes des trois trimestres combinées entre elles à valeur égale.

Le résultat forme la note de *classement de fin d'année*, qui est multipliée par le coefficient du cours.

La commission d'examen est composée ainsi qu'il suit :

Pour les connaissances générales : deux officiers supérieurs de la marine, ou, à défaut, deux autres examinateurs civils ou militaires, chargés l'un de la littérature et de l'histoire, l'autre de l'anglais et du dessin.

Pour les connaissances scientifiques : un officier de la marine ou tout autre examinateur civil ou militaire, en ce qui concerne chacun des cours d'astronomie et de navigation, d'analyse et de mécanique, de physique et de chimie.

Un officier supérieur de la marine pour les calculs nautiques et les observations.

Pour les connaissances professionnelles : un capitaine de vaisseau pour la manœuvre.

Un officier supérieur de la marine pour chacune des connaissances suivantes : artillerie, infanterie, machines, torpilles.

Un officier supérieur du génie maritime pour l'architecture navale.

Chaque élève subit, pour ce dernier groupe, un examen sur la théorie et un sur la pratique.

L'examen pratique d'infanterie a lieu dans la cour des Pupilles ou sur le plateau de Kérango.

Les élèves font manœuvrer un détachement de cent fusiliers brevetés et marins fourni par la division des équipages de la flotte.

Pour la manœuvre, l'équipage du *Janus* est complété par soixante-douze matelots, trois quartiers-maîtres de manœuvre et un second maître.

A la fin de chaque séance d'examen les examinateurs adressent au préfet, sous pli cacheté, les notes obtenues par chacun des élèves examinés pendant la séance. Ils remettent, au commandant de l'École, un double de cette liste.

Celui-ci fait préparer les tableaux de classement par le secrétaire de la commission d'examen et par deux officiers adjoints, et les envoie au préfet.

Le travail terminé, les membres de la commission vérifient les tableaux et arrêtent définitivement le classement.



LE PRÉFET MARITIME QUITTANT LE « BORDA » APRÈS LA REVUE DE FIN D'ANNÉE

Pour le *classement de sortie*, la moitié des points obtenus au classement de première année vient s'ajouter au total des points obtenus aux examens de fin de deuxième année.

Les décisions de la commission sont sans appel. Elles sont prises à la majorité des voix, celle du président étant prépondérante en cas de partage.

Tout élève qui n'a pas subi, soit toutes les épreuves du dernier trimestre, soit les examens de fin d'année ne peut être classé. Toutefois, si un élève ayant subi l'interrogation générale d'un cours à la fin du troisième trimestre, ne peut, par raison de santé dûment justifiée, subir l'examen de fin d'année sur ce cours, il reçoit pour cet examen une note *inférieure de deux points* à celle de l'interrogation générale.

Si un élève obtient, dans le classement de fin d'année, un nombre total de points inférieur aux quatre-vingt-deux centièmes de la moyenne générale des points de sa promotion, il est déclaré inadmissible au passage en première division, ou au grade d'aspirant de deuxième classe, à moins toutefois qu'il n'ait séjourné à l'hôpital quarante jours au moins.

Dans ce dernier cas, cet élève pourra être autorisé à redoubler l'année d'études, mais, dans aucun cas, nul élève ne pourra faire partie de l'École pendant plus de trois ans.

Avant la clôture des examens, le préfet maritime fait exécuter, par chaque division, les exercices de manœuvre et d'artillerie, qui lui permettent d'apprécier les connaissances pratiques de l'ensemble de chaque promotion.

Les fistots manœuvrent sur le vaisseau-école et les anciens font louvoyer la corvette.

Ce dernier louvoyage s'appelle la « corvette d'honneur ».

Pour cela, l'amiral quitte *le Borda* pour se rendre sur l'annexe, salué de onze coups de canon tirés par *la Bretagne* école des apprentis-marins ancrée à quelques encablures du *Borda*.

Sitôt l'amiral à bord de la corvette, les anciens appareillent, tandis que les fistots, dans les embarcations, escortent la corvette pendant son louvoyage.

Les exercices d'infanterie se terminent aussi par une revue d'honneur passée par le préfet maritime dans la cour de la caserne de l'infanterie de la marine. A cette revue prennent part les deux divisions réunies qui défilent aux accents de la musique des équipages de la flotte.

Un ancien usage, qui remonte à la fondation de l'École navale, fait accorder des récompenses aux élèves qui ont les trois premiers numéros au classement de sortie. Ils reçoivent, au nom du chef de l'État : le premier, une montre en or à secondes, d'une valeur de 500 à 600 francs ; le second, un sextant muni d'une lunette Fleuriais et un horizon artificiel ; le troisième une jumelle marine.

Trois séries de prix sont aussi accordées aux élèves de la première division, qui ont été classés les deux premiers dans les exercices de *tir à la cible*, *d'escrime*, enfin de *gymnastique* et *d'agilité dans le gréement*.

Le premier reçoit un revolver, le second une jumelle marine.

Après avoir rendu visite au commandant, au commandant en second et à leur officier de manœuvre, les anciens quittent l'école pour aller en congé, en attendant leur embarquement sur la frégate-école des aspirants, tandis que les *fistots* vont faire leur campagne d'été.

Dans le courant de l'année scolaire, l'École est soumise à de fréquentes inspections. Le major général, pour la revue d'avril, généralement, et le préfet maritime, tous les trimestres, se rendent à bord du *Borda* pour passer en revue les élèves et l'équipage, et exercer leur haute surveillance sur le fonctionnement des divers services qui en dépendent.





EXERCICES A BORD DE « L'ALLIER » ANNEXE DU « BORDA »



CHAPITRE VIII

INSTALLATION INTÉRIEURE DU *BORDA* — JADIS ET MAINTENANT



La transformation d'un vaisseau de ligne en école n'était pas chose facile, et, cependant, c'est merveilleux de voir le parti qu'on a su tirer d'un espace relativement restreint pour y installer les nombreux services nécessaires au fonctionnement d'un grand établissement d'instruction.

On est arrivé à réunir dans les flancs du vaisseau des services qui, à terre, demanderaient plusieurs hectares de terrain pour pouvoir fonctionner commodément.

Pas un pouce de surface n'est perdu. Tout est utilisé jusqu'aux dessous d'amphithéâtres où on a trouvé le moyen d'installer une bibliothèque de plusieurs milliers de volumes.

Lorsqu'on pénètre dans le vaisseau par la coupée de tribord, c'est-à-dire de droite en regardant l'avant du bâtiment, on se trouve dans une vaste salle, appelée batterie basse, ayant deux mètres de hauteur environ. Les sabords, par lesquels passait autrefois la gueule menaçante des canons, à l'époque où *le Borda*, qui s'appelait alors *le Valmy*, participait au bombardement de Sébastopol, ont été dégarnis de leurs mantelets; ceux-ci ont été remplacés par des fenêtres servant à éclairer les chambres établies des deux bords du navire, pour des officiers, des professeurs civils, l'aumô-

nier, ainsi que pour les salles de bains, les cuisines et le poste des adjudants installés à l'avant.

C'est à peine si le verre dépoli, encastré dans la porte de chacune de ces chambres, laisse passer un peu de jour dans la batterie qui n'a pour l'éclairer directement que les coupées, et deux larges sabords percés à l'arrière et appelés sabords d'arcasse.

Le long des cloisons sont des râteliers d'armes où reluit l'acier des kropatchek, des baïonnettes et des sabres qu'ils supportent.

Entre les épontilles, colonnettes rondes en bois servant à soutenir par le milieu le pont de la batterie supérieure sont rangés les pompes, l'affût d'embarcation du canon-revolver, le canon de débarquement servant à l'exercice des élèves, et, vers l'avant, dans la partie réservée à l'équipage, les écubiers, les bittes d'amarrage des chaînes et le cabestan.

De la batterie basse partent les escaliers, dits échelles, qui servent à gagner les étages supérieurs du vaisseau, ou qui descendent dans le faux pont et les étages inférieurs.

En partant de l'arrière, la première échelle que l'on rencontre est celle de l'infirmerie, vaste pièce tenant toute la largeur du vaisseau à l'arrière de la deuxième batterie, et contenant une demi-douzaine de lits en fer, à rideaux blancs, quelques chaises, un divan et une table.

L'infirmerie est réservée aux élèves suffisamment malades pour rester couchés et à ceux qui, moins souffrants, ne peuvent toutefois prendre part aux manœuvres et aux cours, et y séjournent pendant toute ou partie de la journée. Regarder par le sabord ce qui se passe en rade est la seule distraction des élèves indisposés, depuis que le jeu de dominos a été supprimé. On suit les manœuvres des corvettes des mousses, les mouvements des embarcations qui poussent ou accostent, et aussi ceux des goëlands qui viennent, en grand nombre, tournoyer à l'arrière du vaisseau.

On cause et on travaille aussi tour à tour, mais on cause plus souvent qu'on ne travaille.

La visite du médecin a lieu à neuf heures et demie, le matin. Le docteur répartit les élèves qui se présentent en plusieurs catégories, suivant l'affection dont ils sont atteints.

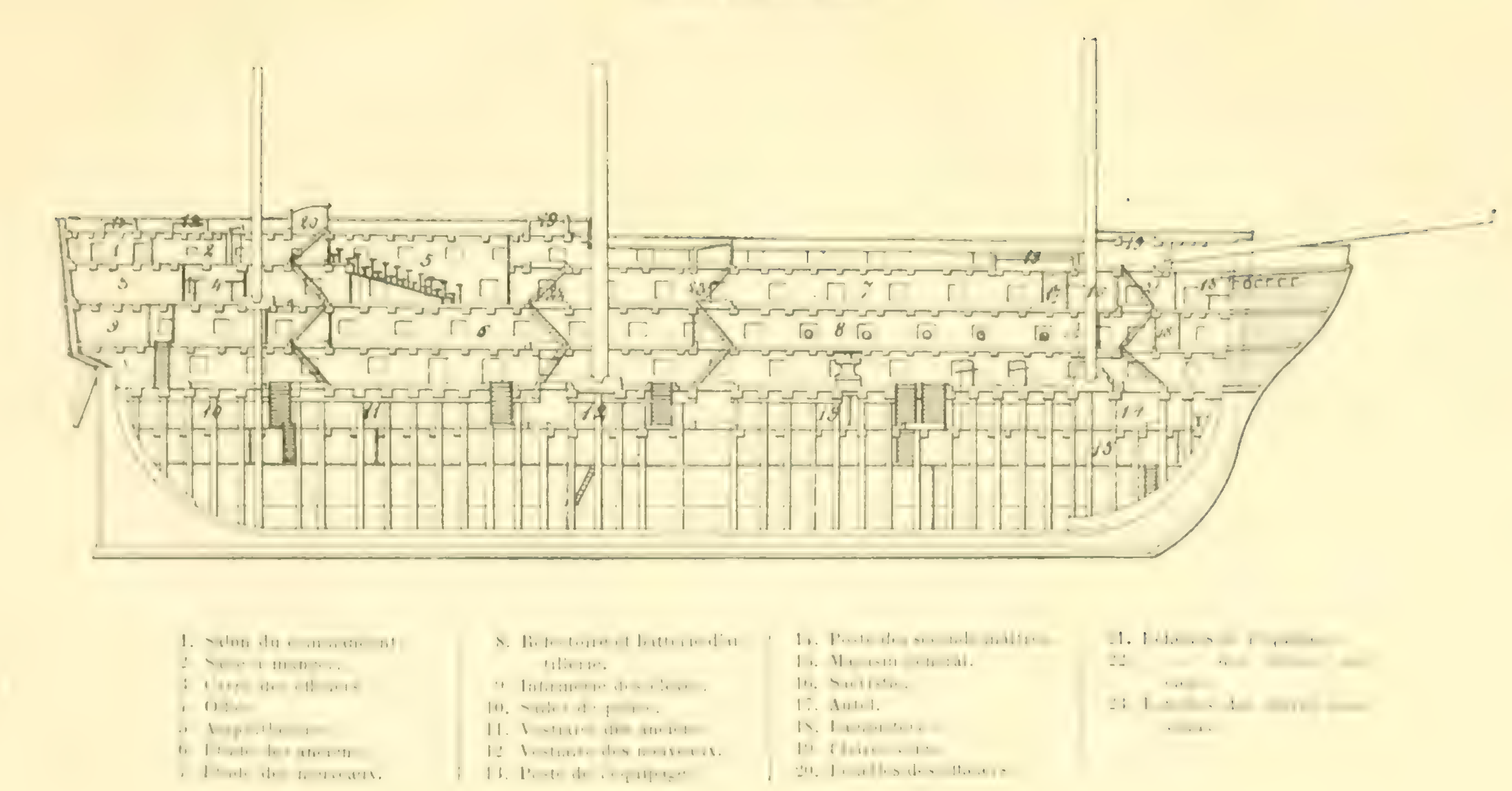
Tel élève séjournera à l'infirmerie et sera exempt de cours, tel autre ne fera qu'y séjourner. Un troisième viendra coucher à l'infirmerie dans son



LA BIBLIOTHEQUE.

COUPE LONGITUDINALE DU *BORDA* ACTUEL

Échelle de 0,0025 pour 1m.



hamac, un autre sera exempt de mâture ou d'exercices. C'est surtout le jeudi et le dimanche, jours de corvette, qu'il y a foule à la « visite ».

La maladie régnant ces jours-là est celle que les élèves appellent la *pâle flemme*, dissimulée sous le nom de violente migraine. Mais le docteur est perspicace et s'il y a beaucoup d'appelés, en revanche il y a peu d'élus.

Ne séjournent à l'infirmerie que les jeunes gens légèrement indisposés. Dès qu'un élève est gravement malade, il est transporté à l'hôpital maritime et son correspondant est aussitôt prévenu.

En continuant à parcourir la batterie basse de l'arrière à l'avant, on rencontre ensuite l'échelle de l'état-major, dont les marches garnies de cordelettes tressées par l'équipage donnent accès à l'arrière de la troisième batterie et au pont supérieur. A l'arrière de la troisième batterie se trouvent, à bâbord le logement du commandant en second et du premier lieutenant de vaisseau, à tribord des chambres d'officiers et l'entrée de la bibliothèque, s'étendant d'un bord à l'autre sous les amphithéâtres. Rien de curieux comme la distribution des livres. Le matelot préposé au service de la bibliothèque ne correspond avec les élèves que par une sorte de trou de chat percé au plafond et à la plus haute marche des gradins de l'amphithéâtre des fistots.

L'élève, à côté duquel se tient un adjudant, s'agenouille dans l'amphithéâtre, passe son bras par le trou et reçoit ainsi le livre qu'il a demandé.

Le carré des officiers occupe toute la largeur de l'arrière de la troisième batterie. Le *carré* est une longue salle dont les sabords donnent sur une galerie, et dans laquelle prennent leurs repas les officiers subalternes ou assimilés que leur service retient à bord. C'est là aussi qu'ils se réunissent pour lire, causer ou jouer dans les intervalles soit de leurs cours, soit de leur service.

L'étage supérieur, à hauteur du pont et sous la dunette, renferme les appartements du commandant dont le salon donne aussi sur une longue galerie contournant l'arrière du vaisseau.

Sur l'avant carré, un fonctionnaire, armé d'une hallebarde, rend les honneurs aux officiers qui passent devant lui.

A bâbord et à tribord, contre la cloison des amphithéâtres, se trouve un cabinet d'interrogation pour les élèves, séparé des appartements du commandant, celui de tribord par son office, celui de bâbord par la chambre de ses secrétaires.



LE CARRÉ DU COMMANDANT

L'échelle de l'état-major, interdite aux élèves, sauf lorsqu'ils sont appelés en interrogation, débouche sur la dunette.

Redescendons maintenant dans la batterie basse par l'échelle que nous venons de gravir et prenons celle qui part de l'arrière du grand mât, et dite échelle des anciens. Elle nous mène directement dans l'étude de la deuxième batterie, réservée aux élèves de première division, et leur servant aussi de dortoir.

Nous pénétrons dans une salle longue de vingt mètres, garnie de dix-huit bureaux doubles, de six places chacun, placés en abord, juste en face des fenêtres qui ont remplacé les sabords.

Au-dessus de chaque bureau, dans la muraille du navire, une couronne de lauriers dorés entoure le nom d'un marin illustre. Des pliants servent de sièges. Dans l'intervalle des épontilles, des tableaux noirs jouant sur des charnières et pouvant être relevés et maintenus au plafond au moyen d'un crochet. L'un de ces tableaux porte l'équation du *c*, refaite tous les jours à la craie et servant de calendrier spécial aux élèves.

Au milieu de la batterie se trouve un piano. La musique est fort en honneur à l'École, et, pendant les récréations, il n'est pas rare d'entendre les sons mélodieux d'une valse brillante ou d'une polka entraînante jouée sur le piano par un élève, élevé au rang de chef d'orchestre, pendant que ses camarades se livrent à des danses préparatoires au bal du mardi gras.

Encore une tradition bien ancienne, ce bal du mardi gras, et qui menace de disparaître.

Déjà en 1887, le licenciement de l'école au mois de février, par suite d'une épidémie de fièvre typhoïde, n'avait pas permis de donner le bal, et, en 1888, quelques difficultés rencontrées dans l'accomplissement de leur mission par les deux élèves commissaires du bal, ont décidé les élèves à y renoncer.

Adossée à l'étude des anciens et s'étendant jusqu'au mât de misaine se trouve la batterie d'artillerie, servant aussi de réfectoire aux deux divisions. Par les sabords de cette batterie, s'allongent des canons de différents modèles en usage dans la marine et servant à l'instruction des élèves.

A l'heure des repas, les servants dressent les tables entre les pièces d'artillerie, à tribord pour les anciens, à bâbord pour les fistots, rangent les couverts et, le repas fini, font disparaître tout cet attirail pour laisser libre

l'espace entre les canons. Le restant de l'etage jusqu'à la proue du vaisseau est occupé par l'office des élèves et la lampisterie des anciens.

A la troisième batterie, située un étage au-dessous de celui dont nous venons d'enumérer l'installation, se trouvent, vers l'arrière, les amphithéâtres, vers l'avant, l'étude des fistots.

Les amphitheâtres, separés l'un de l'autre par une cloison longitudinale mobile, ont été construits en coupant le pont supérieur jusqu'à la dunette, de façon à obtenir une hauteur de quatre mètres. Au fond, se dresse un vaste tableau noir servant aux démonstrations du professeur dont le bureau est flanqué, à droite et à gauche, d'une table supportant chacune la moitié d'un modèle de frégate, modèle démontable qui a reçu le surnom réaliste d'En...bêtant, et au moyen duquel le professeur démontre la théorie de la manœuvre.

Au-dessus du tableau noir, des cartouches portent le nom des élèves sortis de l'École avec le numéro *Un* de leur promotion.

En voici la liste :

Bâbord.	*Tribord.*
1833. — Berthelin.	1836. — De Marhallac.
1835. — Burgues de Missiessy.	1838. — Gervais.
1837. — Fouques de Jonquières.	1840. — Morel.
1839. — Krantz.	1842. — Meynard.
1841. — Campenon.	1844. — Guyon.
1843. — De Mauduit-Duplessis.	1846. — Boud'huire.
1845. — Pointel.	1848. — Devarenne.
1847. — Bories.	1850. — Detournière.
1849. — Frasseta.	1852. — Michel.
1851. — Delafolly de Lorcy.	1854. — Bonnafous. — Lamarque.
1853. — Chenal.	1856. — Buisset.
1855. — Bouchez.	1858. — Constantin.
1857. — Humann.	1860. — Drouart de Lezey.
1859. — Daniel.	1862. — Reclus.
1861. — Hilleret.	1864. — Hennique.
1863. — Napias.	1866. — Dumas.
1865. — Cauchois.	1868. — Arago.
1867. — Merbeaux-Ponty.	1870. — Rouyaux.
1869. — Laborde.	1872. — Houette.
1871. — Adigart.	1874. — Dartiges.
1873. — Sauvage.	1876. — Rouyer.



L'AMPHITHÉÂTRE

[illegible]	*[illegible]*
1875. — Bonnet.	1878. — Hubert.
1877. — La Porte.	1880. — Bô.
1879. — Mottez.	1882. — Seguin.
1881. — Keraudren.	1884. — Aubaner.
1883. — Jean.	1886. — Langer.
1885. — Fréault-Ozenne.	
1887. — Colin.	

Des gradins avec tables, séparés par un passage central, servent de sièges aux élèves.

Dans la muraille de tribord, à l'amphithéâtre des fistots, se trouve incrusté le boulet reçu par le vaisseau au siège de Sébastopol, boulet dont les dimensions augmentent d'année en année par suite des couches successives de peinture qu'il reçoit.

La batterie ou étude des fistots est en tous points semblable, pour l'aménagement, à celle des anciens. A l'avant, une cloison mobile la sépare de l'autel sur lequel, le dimanche, l'aumônier vient dire la messe devant l'état-major et les deux divisions réunies, en grande tenue.

L'autel en bois sculpté est surmonté d'un tableau de valeur l'*Ecce Homo*, présent de l'impératrice Eugénie à l'École.

Le dimanche, la cloison est enlevée. Des pavillons de toutes couleurs entourent l'autel et ornent le fond de la batterie. Un piquet de messe, commandé par un second-maître, rend les honneurs, et à l'élévation les tambours et clairons battent et sonnent aux champs.

Le restant de l'étage jusqu'à la proue est occupé par les cabinets de modèles de machines et d'artillerie, la lampisterie des fistots, une chambre d'adjudant et les « bouteilles » pour les deux divisions.

L'échelle des *fistots* débouche sur le pont supérieur, dont la partie arrière est occupée, comme nous l'avons déjà vu, par les appartements du commandant et le haut des amphithéâtres, partie que recouvre la dunette. Le reste de cette dunette et le pont jusqu'à l'arrière du mât de misaine sont réservés aux élèves. C'est là où ils prennent leurs récréations, appuyés aux bastingages ou tournant en cercle autour des claires-voies (prises de jour vitrées pour les étages inférieurs), ce qu'ils appellent « virer *au cabestan* », par analogie avec les mouvements de cette manœuvre.

Sous la dunette, s'avançant sur le pont en forme de spardeck et s'appuyant contre la cloison supérieure des amphithéâtres, sont les « *cachibis* », série de casiers dont chacun porte le numéro d'un elève, et qui servent à contenir tous ses ustensiles ou provisions de fumeur, ainsi que son bilboquet, si toutefois celui-ci, par ses dimensions, peut y être introduit.

A côté, suspendue au plafond et dans un récipient en cuivre, *la mèche*, cordage embrasé, gardée par un fonctionnaire, et qui sert à allumer les pipes et les cigares.

Au roulement de *mèche*, cinq minutes avant la fin des récréations, le feu est éteint et les pipes déposées dans les « *cachibis* ».

Les élèves peuvent fumer sur le pont durant tous les repas et toutes les récréations pendant lesquelles il est permis de monter sur le pont.

Sur les corvettes ils ne peuvent fumer que pendant le dîner et le repas qui suit. A terre, soit aux Pupilles, soit sur le terrain de manœuvres, l'officier commandant peut autoriser le cigare ou la cigarette pendant les pauses.

Defense expresse de fumer dans la mâture, où les élèves ne peuvent d'ailleurs monter que lorsque le gabier de veille, désigné pour chaque mât, est à son poste.

En récréation, dit le règlement, les élèves doivent s'abstenir de tous jeux bruyants, de pousser des cris, de chanter, de se bousculer, de s'asseoir ou de fumer dans les sabords, et, dans la mâture, ils ne doivent pas marcher debout sur les vergues, ni s'affaler par des manœuvres.

Nous avons dit que le bilboquet était fort en honneur au *Borda*. Les élèves possèdent des bilboquets de toutes les dimensions, depuis ceux dont la boule ressemble à un boulet jusqu'au petit joujou à boule grosse à peine comme une orange. Quand il pleut, surtout, et que les élèves sont obligés de se réfugier sous l'avant-dunette, on voit anciens et fistots essayer de réussir les coups les plus difficiles, et quelquefois y parvenir.

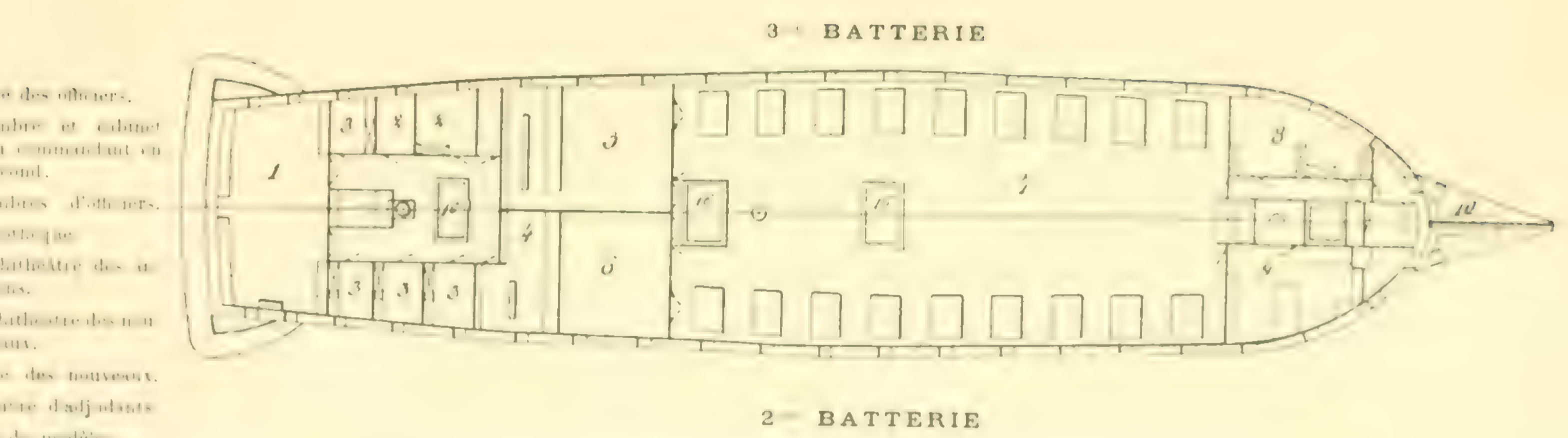
C'est sur le pont que sont installés les appareils de gymnastique destinés à développer l'agilité des jeunes marins, ainsi qu'à fortifier leurs muscles. Sur l'avant du pont et sous le gaillard d'avant, se trouvent, séparés par une barrière du domaine des élèves, les filtres Pasteur pour obtenir l'eau pure destinée à l'alimentation. Là aussi sont installés le bureau de tabac ou cantine, l'atelier d'autographie, les caisses à eau douce, celles à eau chaude pour les bains, les chambres du maître de manœuvre et du chef de timonnerie du



LA RÉCRÉATION SUR LE PONT

COUPES HORIZONTALES DU *BORDA* ACTUEL

Échelle de $0^m,0025$ pour 1^m.



1. Carré des officiers.
2. Chambre et cabinet du commandant en second.
3. Chambres d'officiers.
4. Bibliothèque.
5. Amphithéâtre des anciens.
6. Amphithéâtre des nouveaux.
7. Étude des nouveaux.
8. Chambre d'adjudants.
9. Salle de modèles.
10. [illegible] des élèves.
11. [illegible] des [illegible].
12. Étude des anciens.
13. [illegible], batterie d'artillerie.
14. Lampisterie.
15. Lavabos [illegible].
16. [illegible].

Borda, la petite pompe à vapeur qui sert à vider la cale, et les mouilleurs des ancres.

Dominant le pont sont : à l'arrière, la dunette; à l'avant, le gaillard d'avant.

La dunette, dont l'accès est interdit à l'équipage, est réservée aux officiers et aux élèves lorsqu'ils vont prendre hauteur. Toutefois la partie de la dunette située au-dessus des amphithéâtres et limitée par une balustrade est accessible aux élèves pendant les récréations.

C'est là que le soir, à la prière, se forment les escouades des anciens, sur deux rangs, le dos tourné aux bastingages où sont leurs hamacs, tandis que sur le pont, les *fistots* prennent la même formation.

Sur la dunette même, entre le mât d'artimon et le caisson aux pavillons, se trouvent le compas de route, le coffre aux signaux télégraphiques et le compas Thompson.

A la corne du mât d'artimon, chaque matin, à huit heures, sont hissées les couleurs nationales.

Au signal donné par le bâtiment qui commande la rade, le pavillon tricolore est hissé. Les factionnaires aux coupées déchargent leurs fusils et, sur le pont, les tambours et les clairons battent et sonnent aux champs, pendant que tout le monde se découvre.

Spectacle grandiose dans sa simplicité, le hissement des couleurs fait toujours battre le cœur de tous ceux qui y assistent. Cet hommage rendu au drapeau vénéré, doublement sanctifié par la victoire et par les revers, à ce drapeau dont les plis flottants sont toujours le symbole de la patrie absente, ne laissent jamais indifférents ceux qui en sont témoins, pour si souvent qu'il se renouvelle!

Le soir, à la tombée de la nuit, les couleurs sont amenées avec le même cérémonial.

Le gaillard d'avant est exclusivement réservé à l'équipage. Tout le long des bastingages, de la poupe à la proue, partent les garants des canots suspendus autour du vaisseau.

Nous venons de décrire toutes les parties hautes du vaisseau, sauf la mâture, dont le détail nous entraînerait trop loin, et qui, sauf sa réduction à la valeur d'une mâture de frégate, ressemble à celle de tous les autres bâtiments. Un seul détail est particulier au *Borda* ce sont les filets, dits

LA GYMNASTIQUE SUR LE PONT DU BORDA

COUPE LONGITUDINALE DU *BORDA* ANCIEN (1840-1862)



(Échelle de 0m,0025 pour 1m)

1. Carré du commandant.
2. Salle à manger.
3. Carré des officiers.
4. Office.
5. Hôpital des élèves.
6. Poste des adjudants.
7. Salle des cours.
8. Autel.
9. Lithographie.
10. Cuisines.
11. Caissons des élèves.
12. Cachots des élèves.
13. Poste des maîtres.
14. Magasin général.
15. Soute aux poudres.
16. Puits aux chaînes.
17. Cachots de l'équipage.
18. Cambuse.
19. Case à eau.
20. [illegible]
21. [illegible]
22. Salles d'étude.
23. [illegible]

filets de casse-tête, tendus au-dessous des vergues, afin de retenir sans danger dans leur chute, les élèves qui viendraient à tomber dans leurs exercices de manœuvre ou pendant les récréations.

Si, après être redescendu dans la batterie basse et avoir admiré à l'avant les cuisines où se préparent séparément les repas du commandant, des officiers, des élèves, des maîtres et de l'équipage, nous descendons dans le faux pont par l'échelle de l'équipage, nous rencontrons d'abord, à l'avant, le poste de l'équipage, celui des seconds maîtres et des chambres d'adjudants ou de maîtres. Plus loin, en continuant vers l'arrière, les vestiaires des élèves, séparés l'un de l'autre par une cloison grillée.

Ces vestiaires se composent d'une série d'armoires à trois étagères, dans lesquelles les élèves enferment leur trousseau et leurs objets de toilette, suivant la disposition réglementaire suivante :

Sur l'étagère du haut le linge propre; sur celle du milieu, les vêtements en drap; sur l'étagère du bas le sac à linge et les chaussures. Une filière reçoit les objets de toilette.

L'arrière du faux pont, auquel on accède par une échelle spéciale partant de la batterie basse, renferme les salles de police au nombre de six : quatre prisons et deux cachots.

Un factionnaire veille à empêcher toute communication entre les élèves punis.

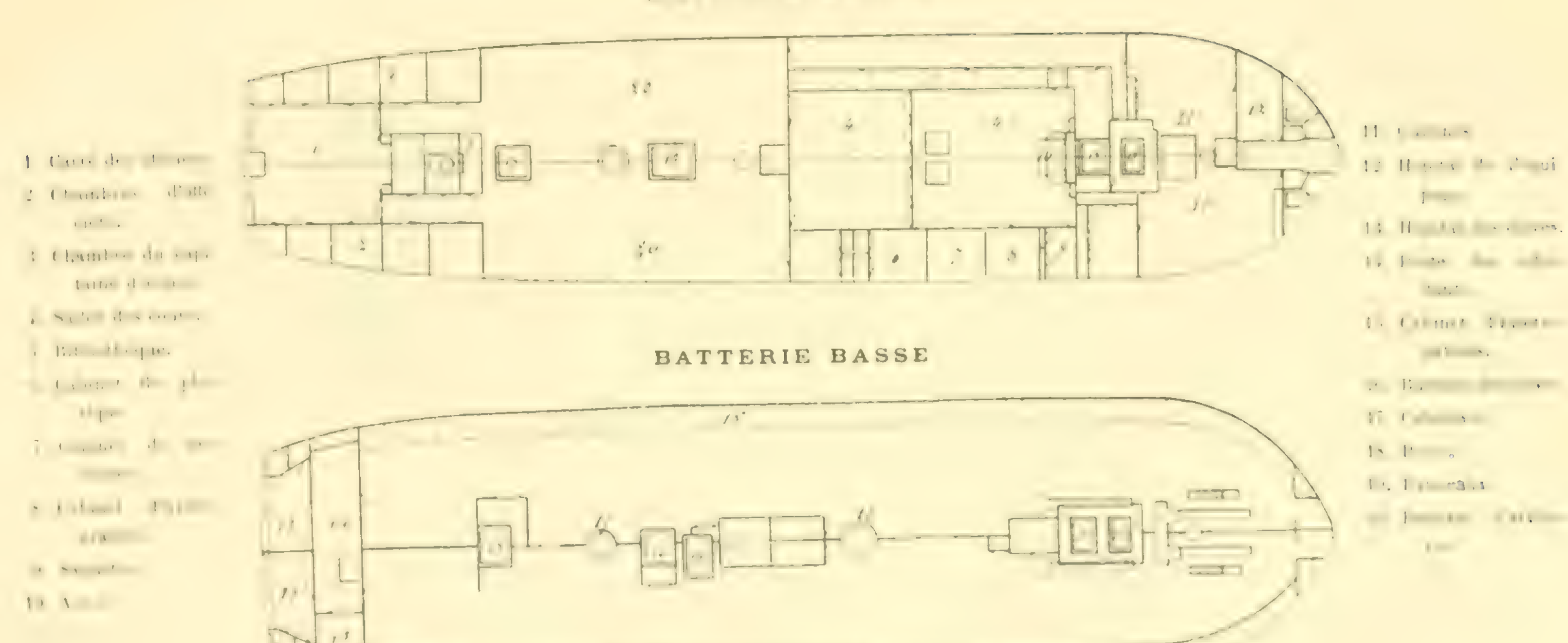
Au-dessous du faux pont, et plus bas que la ligne de flottaison, se trouvent les cales, renfermant la première : le magasin général, les soutes aux filins, la cave ou coqueron des officiers, les cambuses des élèves et de l'équipage; la seconde : la cale à eau, les soutes au charbon et aux voiles, celle du maître-charpentier, et les soutes à vin des élèves et de l'équipage.

Enfin, tout au fond, sur la quille même du bateau, repose le lest formé d'épaisses couches de gueuses ou longues galettes en fonte.

Quelle différence avec ce qu'était l'ancien *Borda*, trois-ponts rasé d'une batterie, où les élèves, entassés, étaient dans de déplorables conditions hygiéniques, où la batterie basse, coupée en deux par une cloison longitudinale servait à la fois d'étude, de dortoir, de réfectoire et de lavabo ! Des tables pour dix couverts, suspendues au plafond, étaient descendues au moment des repas. La batterie haute contenait les salles de cours sans gradins, bien moins élevées que celles du *Borda* actuel, et séparées par une cloison transversale percée de nombreuses portes.

COUPES HORIZONTALES DU *BORDA* ANCIEN

Échelle de $0^m,0025$ pour 1^m



La messe se disait dans l'amphithéâtre le plus rapproché de l'avant, où se trouvait l'autel. Du côté tribord des salles de cours étaient les cabinets de physique, de machines et d'hydrographie, ainsi que la sacristie.

A bâbord, la bibliothèque était séparée de la muraille du navire par une coursive.

La batterie d'artillerie tenait la partie du vaisseau située entre les salles de cours et les chambres d'officiers à l'arrière.

En résumé l'installation laissait beaucoup à désirer et par suite de l'accumulation, dans un même endroit, de services bien différents les uns des autres, les études des jeunes élèves se trouvaient souvent dérangées, en même temps que leur santé pouvait en souffrir.

Le lecteur qui nous a suivi dans cette longue description, peut se rendre compte du véritable monde en miniature que contiennent les flancs du *Borda*. Si nous ajoutons que toutes ces parties, si diverses d'aspect, du bâtiment sont, chaque jour, lavées, nettoyées, grattées par les soins de l'équipage, on comprendra, sans peine, que la tâche qui incombe aux officiers chargés de la surveillance d'un si vaste détail est loin d'être petite, et que les familles dont les enfants sont à bord, doivent une profonde reconnaissance à ceux dont l'attention de tous les instants est dirigée vers tout ce qui peut contribuer à la bonne santé de corps et d'esprit des jeunes gens confiés à leurs soins.





CHAPITRE IX

PUNITIONS



L'ÉCOLE navale est soumise au régime militaire. Toutefois, les élèves qui n'ont pas contracté d'engagement pour conférer à un frère la dispense du service militaire, ne sont pas justiciables des conseils de guerre, et la plus grave punition qu'ils puissent encourir est l'expulsion de l'École.

Les punitions disciplinaires sont, dans l'ordre de leur gravité :

1° La *réprimande*, prononcée par un officier ou professeur, ou par le commandant en second ;
2° Le *peloton de punition* ;
3° La *salle de police*, pendant dix jours au plus ;
4° La *prison*, pendant dix jours au plus ;
5° Le *cachot*, pendant cinq jours ;
6° Le *renvoi* de l'École ;
7° L'*expulsion* de l'École.

Les élèves réprimandés et les élèves punis sont informés de la réprimande ou de la punition qui leur est infligée, aussitôt que le commandant l'a prononcée.

Au commandant *seul*, en effet, appartient le droit de fixer, d'une manière définitive, les punitions.

Tous les autres officiers et professeurs ne peuvent que demander au commandant une punition quelconque pour un élève, et les adjudants, ainsi que les autres employés ayant autorité sur les élèves, ne peuvent que signaler leurs fautes.

Ce système excellent a pour but d'éviter la répression, *ab irato*, d'un manquement à la discipline ou à la règle du travail et de l'application. Placé, par ses fonctions, au-dessus de toute influence du moment, le commandant, qui reçoit des officiers et des professeurs des notes et des appréciations presque journalières sur chaque élève, possède, mieux que personne, les éléments d'ensemble nécessaires pour juger du degré de culpabilité ou de mauvais vouloir des élèves surpris en faute. Par suite, il tempère et règle d'une façon absolument uniforme et égale toutes les applications du règlement.

La réprimande est faite à l'inspection.

Le peloton de punition a lieu tous les jours, à la récréation qui suit le souper, dans la batterie basse et sous la surveillance d'un adjudant.

Les élèves punis sont placés face en abord, sur un seul rang, à deux pas de distance les uns des autres et dans la position du soldat sans armes, les anciens à tribord, les fistots à bâbord. Ils doivent conserver le silence et l'immobilité la plus complète pendant les trente-cinq minutes que dure la récréation.

En police, les élèves enfermés dans une des salles de police jour et nuit n'en sortent, sous la conduite d'un adjudant, que pour assister aux cours et aux exercices et subir les interrogations.

On leur donne de la lumière, pendant les heures d'étude, pour pouvoir faire leurs devoirs et leurs compositions, le hublot ne laissant passer qu'une clarté insuffisante pour travailler.

Ils sont soumis à l'ordinaire de l'équipage : bœuf bouilli et haricots le soir, mais ils n'ont pas la ration d'eau-de-vie du matin donnée aux matelots, et leur vin est coupé d'eau.

Les élèves punis de prison n'assistent qu'aux cours désignés par le commandant. Comme leurs camarades en police, ils font les devoirs et les compositions et subissent les interrogations, à moins que le commandant n'ait jugé utile de leur faire subir la prison à bord d'une des annexes de l'École. Ils couchent sur la planche avec une couverture pour la nuit, tandis qu'en police on a le hamac.

La nourriture est la même en prison qu'en police.



EN POLICE

Le cachot est une punition très grave. On ne sort du cachot que pour aller prendre l'air pendant une heure, chaque jour. Pas de lumière, sauf la petite clarté qui passe à travers les barreaux de la porte grillée. Le premier, le troisième et le cinquième jour de cachot, la nourriture se compose seulement de soupe, de pain et d'eau. Les deux autres jours ils sont nourris comme les élèves en prison.

Chacune de ces diverses punitions entraîne, au compte de l'élève, un certain nombre de points qui influent sur sa note de conduite et qui, si leur nombre atteint deux cents dans un trimestre, peuvent entraîner le renvoi de l'élève.

L'échelle des points de punition est ainsi établie :

La *réprimande* entraîne 2 points de punition ;

La *réprimande du commandant en second*	[illegible] points ;			
Le *peloton*	3 points	+	2 points par jour ;	
La *police*	8 —	+	[illegible]	—
La *prison*	24 —	+	6	—
Le *cachot*	50 —	+	10	—

Une autre conséquence, très redoutée, des punitions consiste dans la privation de sortie pour tout élève qui, depuis la précédente sortie générale, a été puni de vingt-quatre points provenant de la réprimande, du peloton ou de la police ou qui a subi une punition de prison ou de cachot.

Pour les brigadiers et les élèves d'élite, une punition de prison fait perdre le droit de porter les insignes pendant trois mois.

Comme on le voit, le système répressif du *Borda* n'est pas des plus tendres, et si on considère qu'un tableau affiché dans les études énumère *soixante-dix-neuf* infractions au règlement pouvant entraîner punition, on voit qu'il faut veiller avec soin sur soi pour ne pas se trouver en défaut.

Lorsqu'un élève se rend coupable d'une faute, soit contre la discipline, soit contre les mœurs ou l'honneur, d'une gravité telle qu'elle ne peut être réprimée par les moyens dont le commandant dispose, l'élève est envoyé en prison à « l'Amiral », jusqu'à ce qu'il ait été statué sur son sort, soit par le préfet maritime, soit par le ministre.

Si le préfet juge que le fait peut être suffisamment réprimé par l'appli-

cation d'une punition renfermée dans la limite de ses pouvoirs disciplinaires, il prononce cette punition qui influe sur la note de conduite annuelle, abaissée de un à cinq points suivant la décision du préfet.

Dans le cas contraire le préfet transmet au ministre le rapport du commandant, en exprimant son avis et en concluant soit au renvoi, soit à l'expulsion du coupable.





CHAPITRE X

LES BRIMADES



PAS plus que les autres grands établissements d'instruction, l'École navale n'a échappé à la manie des brimades, infligées par les anciens à leurs camarades de première année, et les désordres qui ont parfois troublé la vie studieuse du *Borda* ont presque toujours eu pour origine ces traditions aujourd'hui heureusement abandonnées et réduites à quelques innocentes plaisanteries.

Il est vrai de dire que les *fistots* par l'attitude énergique prise par eux, autrefois, vis-à-vis des brimeurs, ont contribué grandement à la suppression des brimades, et des luttes homériques à coups de poings ont, jadis, appuyé et fait triompher leur refus de se soumettre aux caprices parfois intolérables de leurs anciens.

Les fistots actuels consentent bien à montrer, vis-à-vis de leurs anciens, une déférence due à leur plus grande expérience de la mer, et à la sollicitude dont ils entourent les premiers pas de leurs nouveaux camarades, au début de leur apprentissage du métier de marin. Toutefois, ils n'ont pas oublié que leurs devanciers ont valeureusement combattu pour l'abolition de l'ancien esclavage !

D'ailleurs, de leur côté, les anciens ont compris le ridicule et l'odieux

des vexations imposées autrefois aux fistots, et l'entente cordiale règne désormais entre les deux divisions.

Parmi les brimades, aujourd'hui disparues, il y en avait une, très prisée par ses auteurs, et qui consistait à couper le raban d'amarrage d'un hamac, pendant le sommeil de celui qui l'occupait. L'infortunée victime de ce tour abominable se trouvait ainsi précipitée, non sans danger, sur le pont de la batterie.

Une autre brimade, moins dangereuse, mais assez désagréable, attendait tout *fistot* qui avait la malechance de s'aventurer dans la mâture, au milieu des anciens, pendant une récréation. Subitement entouré, il était solidement amarré en quelque endroit élevé et laissé à ses reflexions, jusqu'à ce qu'un gabier envoyé à son secours par un officier ou par un adjudant vînt le délivrer de sa prison aérienne.

Cette brimade a été transformée. Aujourd'hui, les anciens, dans les premiers jours de l'année scolaire, forcent, au contraire, les fistots à monter dans la mâture, où ils les accompagnent d'ailleurs, pour éviter tout accident.

Mais, au roulement *de mèche*, précédant de cinq minutes la fin de la récréation, les anciens dégringolent rapidement sur le pont, laissant les fistots livrés à eux-mêmes pour redescendre, opération que certains n'exécutent qu'avec une prudente lenteur.

Ces derniers, dès leur arrivée sur le pont, sont poursuivis par les anciens, armés de cabillots, sorte de grosse cheville en bois, qu'ils essayent de faire lier connaissance avec le bas du dos des traînards.

Faire exécuter le tour du pont à cloche-pied est encore une plaisanterie dont sont victimes les fistots, au retour de la première liberté de manœuvre.

Il n'y a pas encore bien longtemps, dans les premiers jours qui suivaient la rentrée à l'École, les anciens s'amusaient à fendre d'un coup de couteau le devant de la vareuse des fistots, et cela dans presque toute sa longueur.

Quelques punitions de quatre et de huit jours de prison, infligées aux anciens, coupables de cette stupide brimade, ont eu bientôt raison de cette sotte tradition.

Autrefois, du temps de l'ancien *Borda*, les anciens avaient pour habitude de se servir des embarcations les plus légères et les plus maniables, laissant aux fistots les plus lourdes pour les exercices de nage.

Ils prétendaient même que le commandant n'avait pas le droit de changer

cette tradition, mais cette prétention égoïste ne tint pas longtemps devant l'ordre formel de cet officier, et désormais les embarcations furent désignées par lui, sans que rien pût être changé à l'ordre établi.

Une brimade, pas dangereuse certainement, mais bien ennuyeuse, consistait à faire copier à un fistot dix fois, vingt fois et plus, soit un calendrier, soit une page de logarithmes ou un cahier d'algèbre. Tout cela a disparu, et personne ne s'en plaint. Aussi les sentiments de bonne camaraderie et de fraternelle assistance des élèves entre eux ne sont jamais plus troublés par de regrettables incidents, comme ceux qui, jadis, attristèrent l'École au temps des anciennes et odieuses brimades.





CHAPITRE XI

FÊTES ET TRADITIONS



ALGRÉ le nombre considérable des cours et des exercices, la vie du *Borda* est un peu monotone, et, de tout temps, les élèves ont recherché avec empressement les occasions d'entremêler leur existence studieuse de quelques moments de distraction. Nous avons déjà, au cours de cet ouvrage, décrit quelques-unes des traditions en honneur à l'École navale.

Nous avons vu, dès le premier jour de la rentrée, les anciens accueillir l'arrivée des fistots au réfectoire par un roulement d'assiettes, accompagner le commandant lors de son départ de l'École, faire la remise des sabres.

Nous avons aussi vu les *fistots* rendre les honneurs au cabaret du « Grand Turc », et convoyer la corvette d'honneur des anciens à l'époque des examens de fin d'année. Mais là ne se bornent pas les traditions de l'École, dont la plus fameuse est la fête du C.

C est le chiffre algébrique correspondant au numéro matricule le plus élevé de la promotion. Au début de l'année scolaire, on divise par ce numéro le nombre de jours que la promotion doit passer à l'École, et on obtient ainsi un quotient servant à établir le calendrier spécial du *Borda*. Ainsi les élèves ayant 630 jours à passer à bord et le numéro matricule le plus élevé de la promotion étant 178, on divise 630 par 178, ce qui donne 3 au quotient, plus un *reste* égal à 96.

Le calendrier sera donc ainsi établi :

Le temps de séjour à bord = 3 × 178 + 96 ou 3 C + 96.

C'est là ce que l'on appelle l'équation du C, inscrite sur le tableau noir de la batterie.

Chaque jour passé diminue le reste d'une unité et lorsque ce reste devient égal à zéro, on célèbre la fête dite du petit C.

Cette fête consiste dans une distribution de vin chaud faite par l'administration et par l'offre, le soir, à chaque table d'anciens, d'un superbe gâteau, don de la table correspondante des fistots.

En retour, le major des anciens lit, à la récréation qui suit le souper, l'histoire suivante aux fistots attentifs et recueillis :

« Jadis, par delà les âges et les siècles accumulés, Jupiter venait de finir une vaste coupe de nectar et, plongé par cette divine boisson dans une douce quiétude, il s'était mis à rêver. Depuis quelque temps, certaine chose manquait à son bonheur, car, ayant passé en revue les innombrables sujets de son empire, il avait trouvé une lacune, et cette lacune, il ne savait comment la combler!

« Mais, ce jour-là, le nectar l'aidait dans ses réflexions laborieuses. Aussi, le père des dieux releva-t-il tout à coup, brusquement, la tête, et il se mit à rire à la façon homérique des immortels.

« *Eureka!* s'écria-t-il, *Eureka!* Je sais ce qui manque à la multitude de mes héros, « de mes fidèles, de mes enfants! Ce sont des bordaches. Désormais, je veux avoir « des officiers de marine sur l'océan du ciel. »

Ce qui fut dit fut fait et, quelques jours après, un ponton, en tout pareil à celui qui nous porte encore aujourd'hui, tanguait doucement sur les flots houleux de la rade olympienne. Le *Borda* céleste ne tarda pas à prospérer et devint bientôt très florissant. Jupiter adorait ses jeunes élèves, il les choyait, leur accordait tout ce qu'ils demandaient. C'étaient, tous les jours, des flots de vin chaud, des torrents de punch, des avalanches de pudding au rhum. C'étaient d'interminables libertés de manœuvre, des sorties continuelles, des congés à n'en plus finir, des réjouissances échevelées et jamais de punitions, jamais de pelotons, jamais de *chibis*. On n'avait jamais vu un *Borda* pareil et on n'en verra probablement jamais plus!

« Hélas! le sort malencontreux et jaloux avait jeté un regard de travers sur cette heureuse existence. Un nuage sombre planait à l'horizon des bordaches, et ce nuage ne tarda pas à crever. Un jour, jour néfaste, Jupiter et sa tendre Junon, escortés de plusieurs autres dieux, venaient d'embarquer dans leur canot, afin d'aller faire une partie de traisses dans un coin paisible de la rade. Le ciel était pur, la mer calme, et une brise folle jouait paresseusement avec les cheveux de la brune déesse.

« Sur la dunette, quelques élèves regardaient l'embarquement laborieux des provisions.

« L'un d'eux, poussé par quelque noir démon, osa lancer à Junon un regard langoureux et mélancolique. Celle-ci, coquette, et flattée de cet hommage rendu à ses charmes, lui répondit complaisamment.

« Hélas ! à cet instant, le père des dieux et des hommes leva la tête et l'aperçut ; il surprit les sourires donnés et rendus, et son cœur en conçut, sur-le-champ, une formidable colère.

« Pourtant il sut se contenir et garder pour plus tard l'explosion de son terrible, mais juste ressentiment.

« Le lendemain, le bordache précité, ne songeant plus à l'aventure de la veille, prenait tranquillement une hauteur circumméridienne, quand le timonier Mercure vint lui annoncer que Jupiter le demandait. Sans quitter son fidèle sextant, le malheureux, flairant quelque catastrophe, se rendit auprès du roi des dieux. Celui-ci était sur son trône de gloire, ses yeux lançaient des éclairs sous ses sourcils froncés, sa chevelure s'agitait sur son front majestueux et sa main se crispait sur les foudres vengeresses portées par Vulcain. Quand il vit entrer le bordache, il se leva d'un bond si terrible que son aigle favori s'envola, en poussant un cri de paon, et que tout l'Olympe en trembla : « Malheureux, hurla-t-il d'une voix tonitruante, c'est ainsi que tu me récom-
« penses de mes bienfaits ! Comment ! je t'ai aimé comme mon fils, je t'ai prêté l'appui
« de ma toute-puissance, j'ai prévenu tes moindres désirs, je t'ai fait une vie heu-
« reuse, et, pour prix de tout cela, infâme, tu as osé jeter sur ma tendre épouse un
« regard audacieux, tu as osé lui sourire devant moi, son maître et le tien ! Va-t'en,
« serpent, disparais, je te renie, je te chasse, je te maudis ! » Et, ce disant, Jupiter s'élança et, brutal, il appliqua son pied divin au bas des reins de l'infortuné bordache. Celui-ci, lancé comme un obus de rupture par un canon de 42, partit avec une vitesse tout [illegible] considérable, décrivit dans les airs une trajectoire parabolique et, passant par-dessus la rembarde qui borde l'Olympe, il fut précipité dans le vide.

« Ce fut une bien belle chute ! Pendant cent jours et cent nuits, le malheureux, toujours muni de son sextant, dégringola à travers les espaces interplanétaires. Il sauta par-dessus Sirius, fut salué au passage par un sourire moqueur de Vénus, perdit un de ses bichons qui resta accroché à l'anneau de Saturne, et faillit blinder Uranus. Sur la terre, tous les observatoires étaient en émoi, car on croyait qu'un astre nouveau avait fait son apparition sur la sphère céleste. Les membres du Bureau des longitudes avaient déjà déterminé son ascension droite et calculaient sa déclinaison. La Connaissance des temps allait s'enrichir d'un habitant nouveau. Et cependant le bordache continuait sa course vertigineuse à travers les astres. Il était entré dans l'atmosphère de notre planète, et voyant, au-dessous de lui, les objets se rapprocher peu à peu, il se dit avec frayeur : « Gare la blinde ! »

« Et la blinde se produisit avec une vitesse de 123,456 nœuds, 789, vitesse que les torpilleurs futurs n'atteindront jamais. Il tomba sur un rocher [illegible] que le dur granit s'entrouvrit. Le bordache le traversa comme une simple feuille de papier et disparut dans la mer. Il y eut un grésillement de pierres entrechoquées, un tourbillon d'écume rebondissante. Une nuée de [illegible], surpris dans leur sommeil, s'enfuirent à grands battements d'ailes, avec des cris effarés et aigus. Puis la mer

redevint calme, ridée seulement de quelques cercles ondulés qui allaient s'élargissant.

Le roc fendu présente maintenant la forme d'une lettre, et cette lettre est un C.

« Les bordaches célestes ont la vie dure. Au bout d'un moment, notre héros, qui avait plongé à des profondeurs phénoménales et insondées, remonta à la surface. Avec un geste de barbet, il secoua sa chevelure humide et huma une grande lampée d'air frais, puis il regarda autour de lui.

« C'était une rade immense, bordée par des rocs dénudés et tristes. Une brume épaisse la couvrait, lugubre, masquant l'entrée étroite près de laquelle il était tombé. Une sorte de tristesse morose planait là-dessus, et la pluie fine qui tombait avec une monotonie stupéfiante glaçait le cœur.

« Tout à coup, le bordache eut une exclamation de surprise. Vers le Nord, il distinguait une forme vague, quelque chose comme un spectre immense et fantastique de vaisseau. Il prit la lunette astronomique de son sextant, qu'il n'avait pas largué, et il regarda.

« Il ne s'était pas trompé ! L'objectif de la lunette lui présentait l'image renversée, mais très claire, de son ex-ponton, de ce *Borda* qu'il avait quitté par une si jolie culbute.

« Aurait-il dégringolé avec moi ? pensa-t-il.

« Allons-y voir ! »

« Et, se débarrassant de son *gris*, qui le gênait, il tira méthodiquement sa coupe vers l'objet de son attention. Plus il se rapprochait, plus le vaisseau spectre devenait visible. Il apercevait déjà le buste doré qui surmonte la guibre ; il voyait sur le ciel noir se détacher les mâts, les vergues, les haubans. Enfin il arriva tout près. Plus de doute ! A un sabord, une tête d'individu ramolli, abêti, abruti par des mois passés sur cette baille, apparaissait, grimaçant un triste sourire devant deux *gargouillots* qui se disputaient un morceau de *sec*. Le céleste exilé reconnut immédiatement le type bordache. Chassé du ponton des immortels, le malheureux tombait sur le ponton des humains !

« Il entama immédiatement une conversation *par signaux à bras* avec les pauvres prisonniers, dont il se fit connaître, et ceux-ci, ravis de l'occasion, l'accueillirent à bras ouverts. Bien plus, comme l'anarchie et le désordre régnaient à bord, ils le nommèrent *pape* et lui confièrent le soin de réorganiser leur ponton.

« Notre héros, élevé aux plus grands honneurs, se montra digne de la confiance qu'on lui témoignait. Il commença par doter ses élèves du fameux sextant, ce sextant sorti des mains divines du père Antoine, le fabricant et fournisseur en titre de l'Olympe ; puis il mit en vigueur l'ancien règlement du grand Jupiter.

« La joie, la gaieté, la tranquillité ne tardèrent pas à remplacer l'ennui, le ramollissement et le dégoût. Le *Borda* terrestre devint bientôt aussi prospère que sa succursale d'en haut. Les jours s'y passaient sans soucis, sans inquiétude. C'était la plus paisible des existences, comme le plus parfait des bonheurs.

« Or Jupiter, que sa haine pour son ancien subalterne n'avait point abandonné, commença à s'irriter de ce succès croissant. La colère, une colère sourde et féroce, lui



monta au nez, et il se sentit capable de frapper un grand coup. Un matin, il dit adieu à sa tendre Junon, cacha ses traits divins sous des dehors mortels, et, plein d'une sombre idée de vengeance, il quitta l'Olympe et descendit, dans un nuage, jusque sur le *Borda* d'ici-bas. Il se présenta au *pacha*, ce *pacha* auquel il avait administré jadis un si majestueux coup de pied quelque part, et prétendit être envoyé par l'autorité supérieure pour l'aider dans ses travaux. Il fut donc admis à régenter dans ses détails le malheureux ponton. Hélas! au bout de quelques jours, on reconnut que cet intrus n'était autre que le père des dieux. Il était trop tard! le mal était fait! Comme Jupin avait abandonné sa femme pour satisfaire son désir de vengeance, on l'appela *le Veuf*, dont on fit plus tard *le Veuve*, et ce fut tout! Le régime de la terreur était arrivé! On vit bientôt surgir toutes les horribles choses que la malice d'un cœur méchant est capable d'inventer! Le DX, l'Astro, la Carlingue, la *Chafuste*, les ships, etc., etc., s'abattirent brutalement sur les infortunés bordaches. Les *chiris*, autres immondes, se creusèrent dans le faux-pont. Une nuée de chiens de garde, issus du cruel Cerbère, firent irruption sur le *Borda*, prêts à déchirer, à belles dents, tout ce qu'ils rencontreraient.

« Le céleste exilé, désespéré de cet état de choses, piqua une tête au fond des flots et disparut pour toujours.

« Son sextant fidèle resta seul pour rappeler à la postérité le souvenir de ses bienfaits.

« C'est aujourd'hui, fistots, que nous fêtons ensemble l'anniversaire de la fameuse chute du héros de cette histoire. Que cette solennité vous rappelle le respect dû aux traditions, car elles sont le lien intime qui unit, à travers les siècles, toutes les promotions du *Borda*.

« Songez que la fraternité doit toujours régner entre vous et ceux qui vous ont précédés ici. C'est l'accomplissement de ce devoir qui fera votre force et le bonheur de votre avenir! »

Des applaudissements unanimes accueillent le récit de ce morceau de prose fantaisiste, que nous avons recueilli avec soin, comme un exemple original des discours prononcés, en certaines occasions, par le major des anciens, aux fistots, mis ainsi peu à peu au courant des singulières traditions de l'École.

Telle est la fête du petit C, surpassée en éclat et en réjouissance par la fête du C le grand, célébrée le jour où l'équation journalière constate que les anciens n'ont plus que C jours à passer à bord.

Huit jours avant cette époque fatidique, les anciens installent dans leur batterie le mannequin du C. Ce mannequin souffre-douleur de la promotion, est, par principe, antiréglementaire dans tous ses détails.

Sa casquette est sale, ses cheveux sont longs et mal peignés. De laigneux

de toute tenue, de tout esprit de corps, il porte la moustache, un faux-col, une cravate de couleur, et le col de sa vareuse est tout petit. Il porte des souliers pointus à talons plats, un pantalon extrêmement large du bas. Son *gris* est couvert d'encre, de goudron, de boue. Ses poches sont terriblement compromettantes. Elles renferment des allumettes, une montre, un journal, un porte-monnaie contenant 51 sous, un de plus que ne le permet le règlement, une bouteille d'eau-de-vie et du tabac! Dans sa falgue il cache un mouchoir de civil, et un roman dissimulé au moyen de la couverture du livre réglementaire : *la Vie de Nelson*. Il est là, emportant avec lui la honte des fautes commises par la promotion. Il tend humblement sa main, gantée de couleur, autre crime! et il compte sur la générosité des professeurs pour réunir ses 51 sous. Enfin le grand jour arrive.

En sortant de classe, à quatre heures de l'après-midi, toutes les issues menant au pont sont soigneusement fermées, les capots sont mis aux panneaux et les fistots consignés dans leur batterie. Chaque sabord est gardé par un ancien pour prévenir toute indiscrétion des fistots. Chaque ancien est orné de lettres C, en carton ou en papier, suspendues aux oreilles, dans le dos et autour du cou.

L'élève dont le matricule correspond au C monte, entre deux gardiens, son ami et frère le mannequin, qui, le matin encore, à l'inspection, s'est fait réprimander par le capitaine d'escouade et, dans la journée, s'est fait signaler pour faire de la *chafuste* à l'étude forcée de manœuvre. Le mannequin est reçu sur la dunette par le *major* de la promotion et le jugement commence. L'accusateur public prend la parole. A chaque nouvelle faute signalée par lui, un cri général s'élève : *La cale! La cale!*

Pas de grâce possible.

C'est en vain que l'avocat de l'accusé plaide les circonstances atténuantes. Il faut que le coupable *soit pendu, la hart au col, à la grande antenne de la nef eschole*, et comme, en somme, il est ancien, on lui fait les honneurs du tentard. On lui passe un cartahu au cou, et, par trois fois, on le hisse au bout de la grande vergue et on le laisse, par trois fois aussi, retomber dans la mer. A la troisième fois, le filin cède et le C s'en va au fil de l'eau, emportant avec lui son oignon d'argent, ses 51 sous, sa bouteille d'eau-de-vie et une petite boîte contenant des lettres pour les professeurs. Ces lettres présentent sa défense. C'est l'accusation de ses accusateurs, c'est l'histoire de la chaîne fatale qui l'a mené à sa perte. Mais un obligeant youyou repêche le supplicié

et pendant que les sauveteurs se partagent ses dépouilles, les lettres trouvées sur lui sont remises à leur adresse et servent à édifier les officiers et professeurs sur les sentiments intimes des anciens, au sujet de la vie du bord. Aussitôt l'exécution terminée, les anciens forment un monôme, celui qui est en tête portant un vieux sextant en bois, surnommé Antoine, et tous descendent dans la batterie des fistots en chantant d'un air lugubre : « Tu t'en vas et tu nous quittes !... » Après avoir fait deux fois le tour de la batterie, le monôme remonte sur le pont, et les anciens se groupent autour du vénéré « Antoine ».

Les fistots réunis face à leurs camarades écoutent religieusement le major des anciens qui leur révèle les mystères cachés du sextant. Le discours fini, chaque fistot vient s'agenouiller devant le vénérable instrument placé, comme une relique, sur un pliant et ayant pour socle une *Connaissance des temps* et une *Table de logarithmes*. Il s'incline profondément, baise respectueusement l'alidade d'Antoine, après s'être purifié les lèvres en crachant dans un crachoir disposé à cet effet.

La cérémonie terminée, *Antoine* est reporté processionnellement dans le bureau du C, où il reste jusqu'à l'année suivante.

Le soir, la fête se termine par une distribution de vin chaud et de gâteaux.

Désormais le règne des *éléphants* commence.

On est à C — 1. Cette année, à C — 178, les chrysalides seront devenues papillons, les bordaches seront aspirants !

Par ordre chronologique, citons encore la tradition de *l'ouverture des colles*, autrement dit le commencement des interrogations, célébrée le samedi qui le précède, par un monôme des anciens dans la batterie des fistots, suivi d'une polka générale ; l'adoration par les fistots d'une vieille vareuse ayant appartenu à un grand ancien, dit la légende, dont la mauvaise tenue est restée proverbiale ; cette tradition a lieu le premier jour où il est délivré aux fistots des pantalons et des vareuses de toile.

Puis la tradition de la « Parisienne ».

La « Parisienne » est une vergue, placée à une petite hauteur au-dessus du pont, et sur laquelle sont d'abord exercés les *fistots*, incapables naturellement de manœuvrer sur les vergues ordinaires, avant d'avoir pris de l'aplomb et s'être débarrassés du vertige.

Ce nom de « Parisienne » vient de la piètre estime dans laquelle tout

matelot tient les recrues nées à Paris, loin de la mer, et qui sont considérées comme peu aptes à faire de bons gabiers.

Lorsque les fistots ont appris à serrer une voile, ou à la larguer, la « Parisienne » est dégréée et les manœuvres s'exécutent sur la mâture réglementaire du vaisseau.

La veille du jour où doit avoir lieu le degréement, à la récréation de quatre heures, un fistot commande la manœuvre du serrage des voiles, aidé par ses camarades. Lorsqu'on pèse le chapeau, tous les anciens se mettent dessus afin de le faire casser. La voile retombe, mais n'est pas serrée par les anciens placés sur la vergue.

Les anciens redescendent alors sur le pont et poussent trois fois le cri de *midship-çà*.

La nouvelle année est souhaitée aux fistots par les anciens de cette façon :

Le 31 décembre, à quatre heures, ces derniers, revêtus de travestissements en papier, préparés en secret, se forment en file indienne dans leur étude et se dirigent vers la batterie des fistots, dans laquelle ils pénètrent en jouant du mirliton ou de la trompette, ou en brandissant des hochets. Après avoir fait le tour de la batterie, ils montent sur le pont, redescendent chez les fistots et leur distribuent des jouets dont le prix, pour chacun, ne doit pas dépasser 2 fr. 50. Le brigadier des anciens va alors demander une prolongation de récréation, généralement accordée, et le soir, par les soins du capitaine d'armes, tous les jouets sont ramassés et expédiés à terre, le lendemain, pour les enfants des pauvres familles de la ville dépourvus d'étrennes.

Quelques jours après, pour la fête des Rois, un gâteau avec fève est servi aux élèves qui, au dessert, entonnent la chanson connue du roi Gambrinus.

Mais la fête la plus goûtée des élèves était le bal du mardi gras, qui, depuis deux ans, n'a pas eu lieu, par suite du licenciement de l'École en février 1887, et, en 1888, par suite de quelques difficultés survenues à son sujet.

Ce jour-là, les élèves, parés et masqués, avec l'aide des tailleurs du bord se livraient à toutes sortes de divertissements, tels que danses, exercices d'acrobatie, compliments adressés aux invités, pris parmi les familles des officiers du bord, et distribution de bouquets aux dames. Après le défilé, conduit par les deux commissaires de la fête, en habit noir, et qui avait lieu



sur le pont, en présence des invités rangés sur la dunette, le bal s'organisait dans la batterie des anciens, débarrassée des bureaux et ornée de fleurs et de feuillage. L'orchestre était fourni par les élèves. Les fistots remplissaient le rôle de danseuses, entraînés par leurs anciens dans des valses tourbillonnantes. Pendant les intervalles des danses, des rafraîchissements étaient servis aux dames et aux invités qui avaient pris place sur des chaises disposées le long de la muraille du navire.

Un buffet abondamment approvisionné permettait aux élèves de se rafraîchir, et la fête se terminait par un cotillon, pendant que les invités regagnaient la terre.

L'heure du coucher venue, un roulement de tambour retentissait, accueilli par un hurlement farouche de tous les élèves qui s'empressaient de jeter et de fouler aux pieds tous les accessoires de la fête, puis de les jeter à la mer, avant d'aller goûter un repos bien gagné par les fatigues de la soirée.

Malgré l'interruption de cette fête pendant deux années consécutives, il est à présumer qu'elle renaîtra de ses cendres et que le mardi gras de 1889 sera célébré avec un entrain nouveau par les bordaches soucieux des traditions de l'École.





CHAPITRE XII

L'ARGOT AU *BORDA*. — LE MENU ORDINAIRE



Le *Borda* possède une langue spéciale à laquelle il faut être initié pour pouvoir d'ordinaire comprendre le langage des élèves.

Il est évident qu'en entendant un *bordache* dire à un de ses camarades « qu'il *ramarde chiade sa carlingue* pour ne pas être *cramé* par un *chtard* », on ne se douterait pas que cet élève travaille ferme son cours d'architecture navale pour ne pas être dépassé par un élève d'élite.

Aussi croyons-nous intéressant de donner la clef du vocabulaire du *Borda*, ce qui permettra à ceux de nos lecteurs qui aspirent au titre de *fistot*, d'être, d'ores et déjà, à même de soutenir dignement une conversation avec leurs anciens lorsqu'ils auront revêtu le *gris* de l'École.

A

Amurer. — Expression unique. *Amurer les bonnettes* signifie tirer les oreilles.

Ancien. — Élève de deuxième année.

Ancienner. — Se dit d'un professeur qui finit son cours de première année.

Apiquer. — Descendre. *Apiquer un camarade* c'est décrocher le raban de son hamac et le laisser ainsi prendre de lui-même la position verticale. *S'apiquer en police* signifie descendre en police.

Arthur. — Factionnaire.

Acidulage. — Mixture composée d'une partie de rhum contre cent parties d'eau, et distribuée les jours de corvette aux élèves, lorsque le thermomètre a atteint le sommet de sa course.

B

Baleine. — Baleinière.

Bichon. — Brodequin de veau non souple servant de chaussure à bord. Se dit d'ailleurs de toutes sortes de chaussures, ainsi que de la courbe des variations de la pression dans un cylindre de machine à vapeur, cette courbe affectant la forme d'un soulier. Relever cette courbe se dit : *Prendre un bichon.*

Blinde. — Coup à la tête et, par extension, coup quelconque.

Boîtes à mitraille. — Conserves du bord distribuées les jours de mauvais temps, alors que la rade est consignée. La tradition prétend que ces boîtes à mitraille sont celles dont Jean Bart n'avait pu charger ses canons, n'ayant plus d'ennemis à combattre.

Brigadier. — Élève se trouvant classé dans le premier douzième de la promotion. Le premier sur la liste de classement est dit : premier brigadier.

Bonnette. — Oreille.

Bohut. — Aumônier de la marine.

C

Cabillot. — Instrument de torture destiné à régler tous les débordements des fistots. Cheville en bois servant à tourner un cartahu. Expression : *Flanquer un cabillot*, et par extension des fantassins : un *cabillot*, un *officier cabillot*. Dire d'un officier : *c'est un vrai cabillot*, signifie qu'il est passionné pour sa profession.

Caïman. — Chant de guerre hurlé par les bordaches, lorsqu'ils croient avoir à se plaindre d'un officier. Ce chant n'a lieu que le soir, lorsque tous les fanaux ont été éteints.

Cambusard. — Vin.

Canone. — Abréviatif de canonnière, ce qui permet de dire : *J'étais en canone hier.*

Cap de vau. — Abréviatif de capitaine de vaisseau. On dit aussi *lieu de vau* pour lieutenant de vaisseau.

Carlingue. — Cours d'architecture navale.

Carlinguard. — Surnom des professeurs d'architecture navale ou de ceux qui s'en occupent.

Chaloupiat. — Affreux ragoût où la viande est remplacée par des os. C'est le brouet noir des bordaches pour lesquels il est un objet de terreur.

Chameau. — [illegible] désagréable [illegible] de bas en haut par un fort coup [illegible].

Chatuste. — [illegible]

Chiade. — [illegible]

C. T. — Connaissance des temps.

Cube. — Paquet de tabac.

Chibi. — Salle de police.

Cachibis. — [illegible] sous la lunette et destinés aux pipes [illegible] tabac.

Cachibi de la reine Hortense. — [illegible] préféré des gabiers, [illegible] génératrice avant du mât de misaine, les jottereaux et le fond de la misaine. Ainsi nommé, parce que [illegible] qu'il conduisait à l'autel la reine Hortense, à l'heureux temps où les gabiers épousaient des reines.

Chip. — Calcul nautique. Par extension se dit de toutes sortes de calculs.

Chippard. — Fort en chip. On dit de son camarade qu'il est chippard, lorsqu'il atteint une moyenne élevée et constante.

Clavicule. — [illegible] appliquée aux [illegible] appuie sur cet os délicat.

Colog. — Professeur de calculs nautiques. *Inspection de colog*, se dit d'une inspection rapide et superficielle.

Cramer. — Surpasser.

Cote. — Note. On dit qu'un professeur a de la cote lorsqu'il donne toujours à peu près la même note. [illegible] premier brigadier ou comme le dernier chaloupier, on a toujours la constante.

Couleurs. — Honneurs rendus aux couleurs nationales. On fait les couleurs à huit heures du matin, on les rentre le soir, au coucher du soleil.

Culation. — Mouvement extra-régulier et circulaire exécuté pendant les récréations. Il dégourdit les jambes et permet d'affronter de nouveau une étude de deux heures. Se fait en sens inverse du mouvement diurne.

Culot. — Aplomb. On a du *culot* quand on ne doute de rien.

Culotter. — Travailler. Expression : culotter un cours.

D

Dégotter. — Bien porter la toilette. Expression : [illegible]

D. X. — Cours de mécanique.

Dxard. — Professeur de mécanique.

D. P. — Ouvrier du port.

E

Éléphant. — Tout ce qui est civil, choses et personnes.

Élitard. — Élève d'élite.

Étaler. — Réussir.

F

Fauberts. — Favoris. Ainsi nommé parce qu'un favori a la forme d'un faubert.

Fiot. — Bateau. Ne s'applique pas aux petites embarcations. C'est l'abréviation de *rafiot*.

Fistot. — Élève de première année.

Fristiquer. — Manger.

Fristi. — Repas. Donné par extension aux servants d'élèves.

Frégaton. — Capitaine de frégate.

Funiculaire. — Brimade qui consiste à mettre un fistot à cheval sur un filin et à le soulever en tirant d'avant en arrière et réciproquement.

G

Gargouillot. — Goëland. Désigne aussi toute espèce de volatile.

Goffinet. — Livre de messe.

Gournalle (maître). — Maître charpentier. Doit son nom à la gournalle, cheville employée dans la construction des navires en bois.

Garant. — Lacet. Garant de bichon, lacet de soulier.

Gouyot. — Individu malingre.

Gabier. — Solide couteau dont se servent les gabiers et partant tout matelot. On le porte au bout d'un *amarrage* dont on s'entoure la ceinture, et on le laisse pendre au côté droit. Le *gabier* sert aussi bien à tailler un crayon qu'à couper une corde. C'est un vieux camarade sur lequel les élèves marquent leurs punitions au moyen d'encoches.

L

Linguet — Capitaine d'armes.

Losse. — Abréviation de molosse. Adjudant de la marine.

Lover (se). — Rire à se tordre.

M

Midshiper. — Se dispenser de faire quelque chose. Carotter le service.

Marsouin. — Soldat d'infanterie de marine.

Molardoir. — [illegible].
Marchande. — Navire de commerce à voiles.
Muffle. — Gymnastique.
Mufflard. — Professeur de gymnastique. *La poudre de muffle*, c'est la résine.

N

Nèfle. — Narration française. — Cours de littérature.
Néfler. — Faire une composition française.
Néflard. — Professeur de nèfle. — Élève fort en nèfle.
Nipper. — Passer un très bon examen.
Nippard. — Élégant.
Nion. — Coup. A le même sens que blinde.

P

Pacha. — Capitaine de vaisseau commandant un bâtiment.
Pape. — Commandant de l'École navale.
Patin (faire du). — Se dépêcher. Quand un ancien crie à un fistot : Patin ! cela veut dire, dépêche-toi.
Patouillard. — Navire de commerce à vapeur.
Peaufin. — Joli garçon.
Peaufinoir. — Miroir.
Peaufiner (se). — Faire une toilette très soignée.
Petpet. — Physique.
Petpetard. — Professeur de petpet.
Pinter. — Boire.
Pist. — Lampiste ou garçon de service.
Piquer. — Piquer une anhydre, signifie échouer à une interrogation.
Pointu. — Petit bâton de pêche, genre sardinier.
Prolongation de la nuit. — Cours de calculs nautiques, qui se fait à cinq heures et demie du matin.

Q

Quette. — Casquette.

R

Rabiot. — Économe. On est monorabiot ou birabiot suivant qu'on a un ou deux galons. C'est aussi le nom donné à l'élève désigné, chaque fois qu'il y a nécessité, d'aller vérifier les vivres.

Rabioter. — Faire du profit. *Se faire rabioter* signifie se laisser prendre.
Rablurer. — Flatter.
Rablure. — Flatterie.
Rablureur. — Flatteur.
Raser. — Causer trop longuement.
Ramord. — Fromage quelconque. — Travail assidu.
Ramorder. — Travailler.
Rasqueux. — Sale.
Ravageur. — Pêcheurs dans la rade.
Requins. — Professeurs civils du *Borda*. Ainsi nommés à cause du galon à dents de scie de leur casquette et de leurs manches.

S

Sextant. — Fiole à liqueur. Ainsi nommée parce que lorsqu'on en boit le contenu, on lève la tête comme pour prendre hauteur. On peut d'ailleurs, après avoir bu, donner la hauteur en nombre rond de degrés.

T

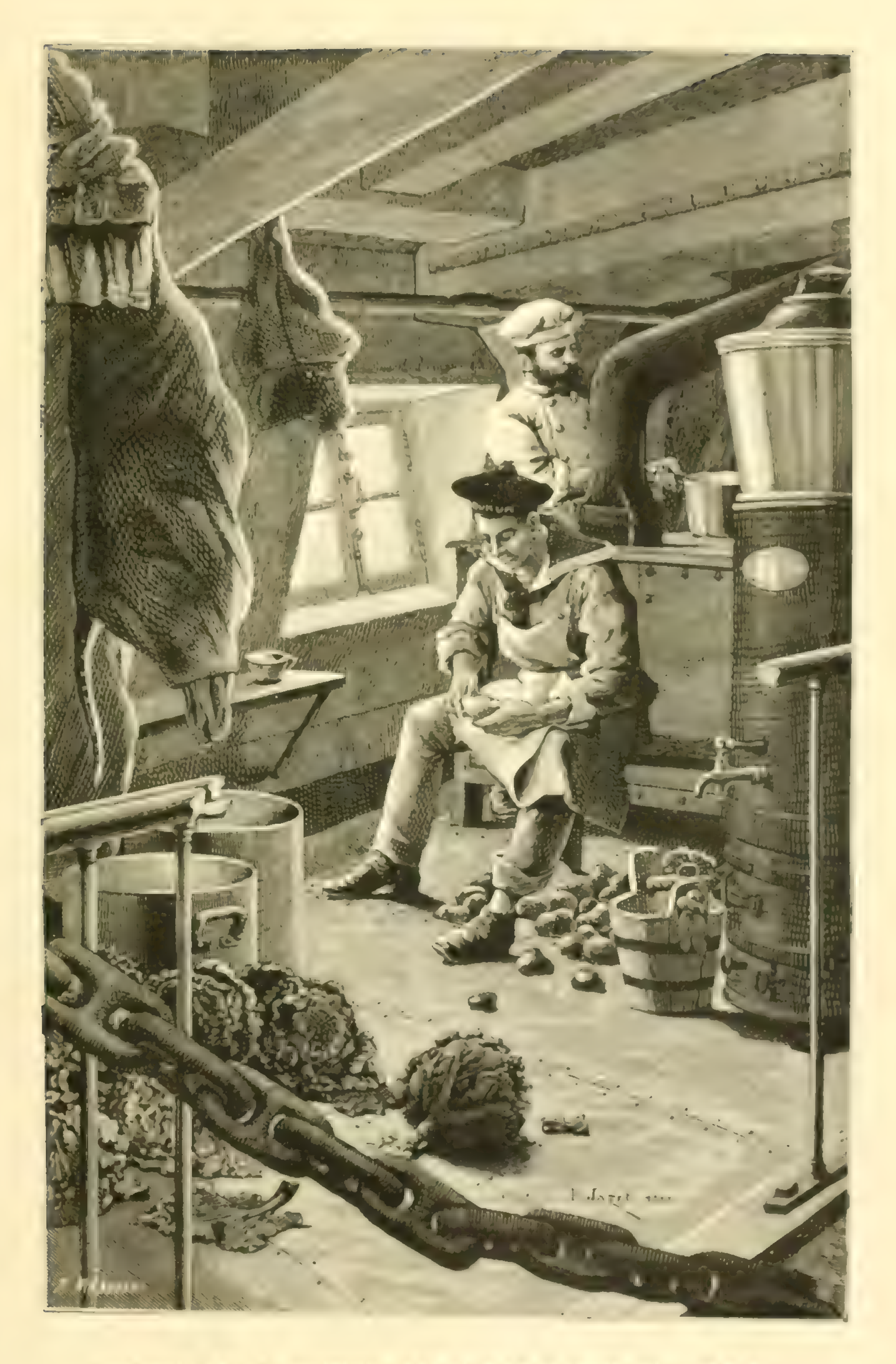
Tapin. — Tambour.
Teton. — Donner un têton signifie pincer la poitrine.
Ténébreux. — Chaloupe du *Borda*.
Touille. — Dessin quelconque. — Cours de dessin.
Touillard. — Professeur de dessin. *Être touillard* signifie savoir bien dessiner.
Tiroir. — Vengeance et divertissement extrême. Consiste à frapper avec ensemble sur le dos du tiroir d'un bureau, au moyen des genoux.
Torsif. — Très drôle.

V

Veuve. — Commandant en second.

Y

Youm. — Anglais. — Cours d'anglais.
Youmande. — Angleterre.



UN COIN DE LA CUISINE DES ÉLÈVES À BORD DU « BORDA ».

Le *Chalumpaut*, mets abhorré des Bordaches, et dont le vocabulaire ci-dessus indique la composition, n'est qu'une exception dans le régime alimentaire de l'École.

En somme, malgré quelques imperfections de détail, inhérentes à toute cuisine faite en même temps pour un si grand nombre de bouches, la nourriture des élèves est saine et abondante, pour nous servir d'une expression devenue classique.

On a de tout temps compris que ces jeunes gens, astreints à des travaux fatigants, respirant un air favorable à « *Monsieur l'Appétit* », étant encore au seuil de la première jeunesse, avaient besoin de restaurer leurs forces par un ordinaire copieux.

Les élèves font quatre repas :

1° Le déjeuner, composé de café au lait et de beurre, ou de café noir et de fromage ;

2° Le dîner, comprenant : une soupe grasse ou maigre ; deux plats, dont un au moins de viande, remplacé autant que possible, une fois par semaine, par un plat de poisson ; un dessert ;

3° Le goûter, composé d'un petit pain ;

4° Le souper, où sont servis un plat de viande, un plat de légumes et un plat d'entremets doux ou de gâteaux.

Les jours de manœuvre sur les corvettes, la soupe est donnée au souper. Dans ce cas le dîner se compose d'une demi-soupe, d'un rôti de viande froid ou chaud, d'un plat de charcuterie et d'une ration de fromage accompagnée d'un dessert (confitures ou fruits secs mélangés).

Le pain est donné à discrétion.

La ration de vin est fixée à 23 centilitres par dîner et souper.

Il y a donc treize repas de viande par semaine, au *Borda*, dont cinq ou quatre de bœuf bouilli servi au naturel ou accommodé, deux ou trois de bœuf rôti, cinq de mouton ou de veau, et un de volaille ou de gibier, quand les prix du marché permettent de le faire, sans augmentation de dépenses.

Le second plat du dîner se compose, suivant la saison, soit de poisson, soit d'œufs, de légumes secs ou verts, soit de macaroni ou autres pâtes, ou même de viande.

Quant aux quantités elles sont relativement considérables : environ 250 grammes de viande par élève. Un quart de poulet ou de canard, un dixième d'oie.

Le menu ci-dessous, établi pour la journée du 28 janvier 1888, donnera une juste idée de l'ordinaire vraiment confortable de l'École :

Dîner

Potage au pain
Saucisses, purée de pommes
Œufs au beurre noir
Camembert

Souper

Bœuf sauce tomate
Choux-fleurs au gratin
Pudding au rhum

Déjeuner

Café, Lait, Beurre

Quelle différence avec l'alimentation des élèves, il y a seulement trente ans !

Et non seulement les élèves ont du dessert, douceur absolument ignorée des bordaches de l'ancien temps, mais, à la belle saison, ils ont des fruits, des fraises, par exemple, dont la première apparition sur la table du *Borda* donne lieu à une curieuse tradition.

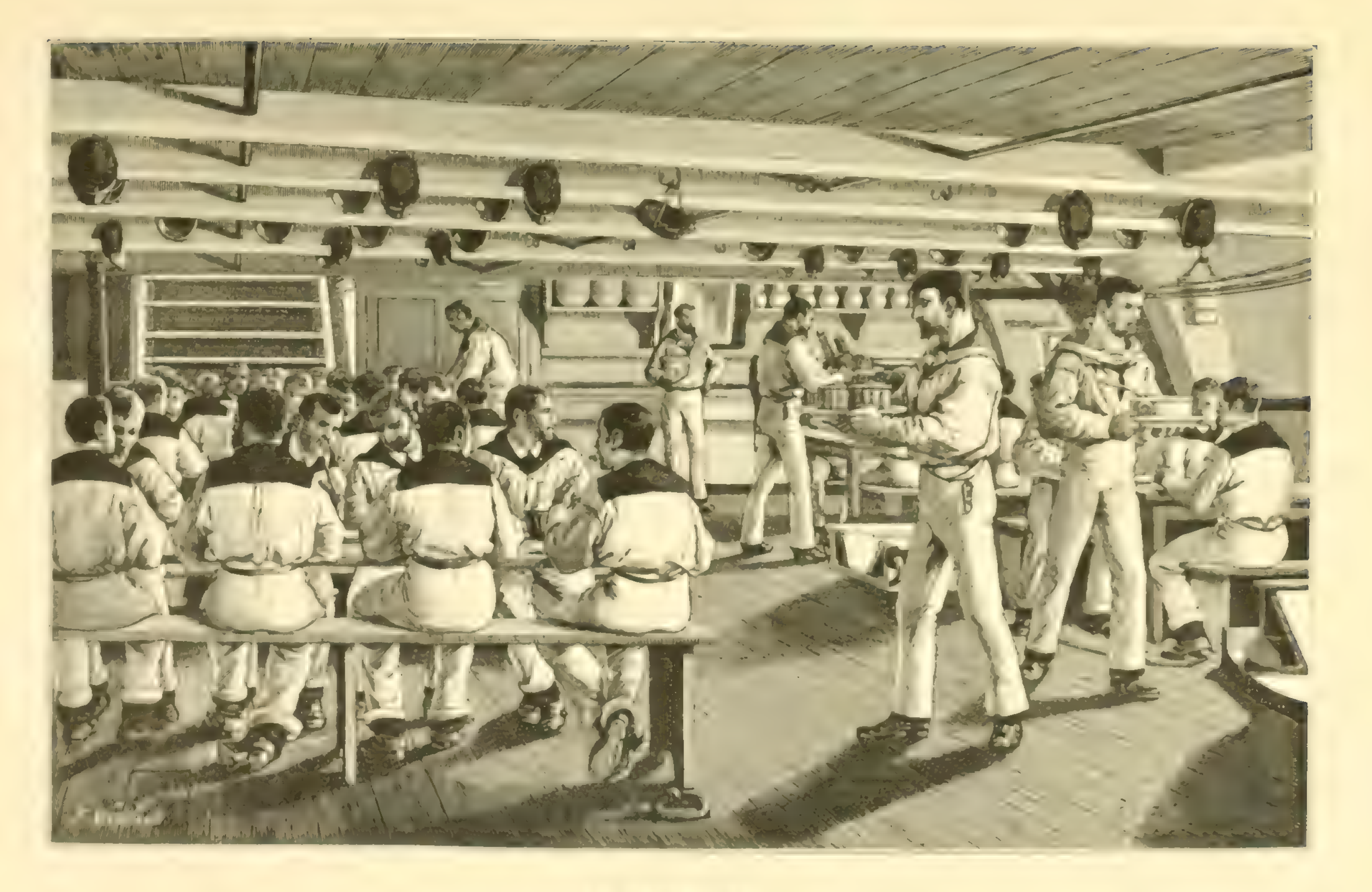
Ce jour-là, dès l'entrée au réfectoire, les anciens s'emparent des plats de fraises des *fistots*, dont la mine, à cette vue, s'allonge démésurement.

Le repas arrivé à sa fin, au moment de manger le dessert, les anciens se lèvent et prenant leurs fraises ainsi que celles qu'ils ont enlevées aux *fistots*, apportent le tout à leurs camarades de première année, dont la mine alors s'épanouit.

Le plus jeune ancien de chaque table, embrasse alors le plus jeune *fistot* de la table correspondante, en lui remettant un exemplaire illustré du manuscrit de Rédehof.

Qu'est-ce que Rédehof? Tout simplement la cloche du *Borda*, appendue à l'arrière du grand mât, et dont l'histoire se perd dans la nuit des temps.

Pourquoi Rédehof? On a prétendu que ce nom était une sorte d'acrostiche donnant le conseil suivant au timonier : *regarde*, *écoute*, *demande*, *entends*, *hèle ou frappe*.



LE RÉFECTOIRE

Il est plus que probable que Rédehof est le nom du fondeur de cette cloche, à son très argentin et qui est d'un métal blanchâtre. Fondue d'ailleurs et sans date.

Le manuscrit de Rédehof, qu'il serait trop long de transcrire, raconte, avec croquis explicatifs, l'histoire fameuse de la conquête de la cloche, le jour de la bataille de Beachy-Head, par un aspirant de deuxième classe monté sur *le Soleil-Royal*, vaisseau amiral français.

Cet aspirant, alors qu'il était encore *ancien*, avait promis à son fistot de cœur, de conquérir une cloche pour empêcher le renouvellement d'une prolongation insolite de *peloton*, amenée par la négligence d'un timonier ivre, ayant oublié de piquer l'heure de la fin de ce supplice.

Des anachronismes joyeux émaillent le manuscrit de Rédehof, qui se termine par ce sage conseil :

« Et bien qu'à la fin d'un peloton, on soit doucement endormi et satisfait par le son harmonieux de V. Rédehof, allez-y le moins possible. »

Un roulement d'assiettes termine la cérémonie de la remise du manuscrit.





CHAPITRE XIII

LA MUSE AU *BORDA*



MANŒUVRER pour prendre le corps mort ou suivre un cours de DX n'aide guère les bordaches que vient parfois tourmenter l'inspiration poétique.

Aussi les productions dues à la plume de nos futurs officiers de marine sont-elles rares et c'est à grand peine que nous avons pu recueillir quelques chansons ou pièces de vers, composées à des époques différentes par de jeunes poètes en *gris*.

On dira certainement, en lisant ces poésies, que les bordaches connaissent mieux la carlingue que l'architecture d'un alexandrin, et que certaines chevilles seraient mieux à leur place pour consolider une liaison de bâteau que pour permettre la rime, mais si la plupart de nos marins ignorent l'art de manier savamment la langue des dieux, ils n'en sentent pas moins profondément toute la poésie de leur périlleux métier et on ne peut leur en vouloir de mieux connaître le rythme des avirons frappant les flots en cadence que celui des hémistiches venant harmonieusement frapper nos oreilles.

La chanson préférée des bordaches est intitulée : *l'Aspirant français*. Ils la chantent souvent. La voici :

L'ASPIRANT FRANÇAIS

I

En un jour d'allégresse
Un dieu compatissant
Créa, fleur de jeunesse,
Son plus heureux enfant.
Accompagnant cet être
De ses plus doux souhaits,
Il dit et l'on vit naître } *bis.*
Un aspirant français. }

II

En mer comme sur terre,
Toujours beau, séducteur,
De la belle étrangère
Il sait charmer le cœur!
Et s'il laisse en voyage
Un beau poupon bien frais,
On garde ce doux gage } *bis.*
De l'aspirant français. }

III

Le vin de la cambuse
A bientôt remplacé
Le champagne qui fuse
Et le tokay passé.
Bon vin, dit-il, bien vite,
Bon vin, tu disparais!
Verse du vin d'élite } *bis.*
A l'aspirant français }

IV

Du bon tabac de France
Nuage vaporeux
Ranime l'espérance
Et les songes joyeux.
Plus heureux dans son poste
Qu'un roi dans son palais,
Au chagrin il riposte } *bis.*
En aspirant... français. }

X

Soudain l'on vient d'entendre
Résonner le canon ;
Il s'agit de défendre
L'honneur du pavillon !
Combattre avec courage
Et mourir sans regrets
Est le bel apanage
De l'aspirant français.

Quarante jours avant la sortie du *Borda*, le matin, au déjeuner, les bordaches entonnent un couplet de la Chanson des Juifs, qui n'est pas spéciale à l'École et qui a pris naissance à Paris, dans les ateliers de rapins.

Chaque année, à l'époque du mardi gras, la verve poétique des *anciens* produit une invitation en vers adressée aux *fistots*, transformés, pour la circonstance, en représentants du sexe faible.

Voici l'invitation envoyée aux fistots pour le bal costumé du mardi gras de 1888, qui, comme nous l'avons dit, n'a pas eu lieu :

Venez, belles jeunes filles,
Si gentilles;
Accourez au bal joyeux
Que des chevaliers fidèles,
Damoiselles,
Ont orné pour vos doux yeux.

Venez, la fête commence
Et la danse
Déroule ses tourbillons.
Venez, belles étrangères,
Plus légères
Que les légers papillons.

Odalisques, ballerines,
Colombines,
Au son de voix argentin,
Espagnoles si charmantes,
Sous vos mantes
De dentelles et de satin.

Venez, l'orchestre résonne,
L'heure sonne,
Nous n'attendons plus que vous.
Aujourd'hui, vous êtes reines
Souveraines.
Venez régner parmi nous.





CONCLUSION



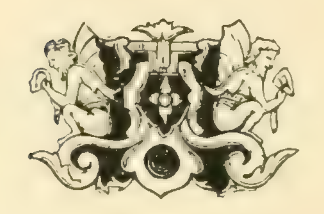
NOTRE tâche est terminée. Nous avons essayé de faire connaître à tous ceux qu'intéresse l'avenir de notre vaillante marine, la grande école d'où sortent les officiers qui, sur toutes les mers du monde, portent si haut et si ferme notre pavillon.

En racontant l'histoire de leurs devanciers nous avons cru remplir une lacune et rassembler des matériaux pour ceux qui, après nous, voudront, dans une langue savante et harmonieuse, dire, mieux que nous n'avons su le faire, les exploits de cette jeunesse qui a fourni tant d'illustres hommes de mer aux siècles derniers. En retraçant aussi fidèlement que possible les phases diverses qu'a traversées l'École navale moderne, nous avons essayé de montrer ce qu'a été et ce qu'est aujourd'hui, cette grande institution, pépinière d'amiraux dont peut s'enorgueillir la France, et d'où sont sortis des officiers tels que les Bellot, les Garnier, les Rivière, dont le souvenir impérissable restera comme le monument le plus glorieux élevé par l'admiration du pays au courage et au dévouement des officiers de la marine française.

Travaillez-donc, jeunes élèves du *Borda*, méditez les exemples de vos aînés. Apprenez à devenir des officiers savants. Vous avez la bravoure. Acquérez la science.

C'est sur vous que compte le pays. C'est sur vous que comptent vos anciens pour soutenir toujours la glorieuse devise, celle qui est inscrite en lettres d'or sur le pont de votre vaisseau et en lettres de flammes dans le cœur de tout Français :

Honneur et Patrie.





NOTES

CHAPITRE PREMIER

NOTE 1. — P. Fournier, chapitre IV, livre VII, page 403.

NOTE 2. — Compagnie des gardes de la marine de la reine régente. Archives du ministère de la marine (1647-1665). Série C^1, volume 104. « Extrait de la dépense par mois que le roy veult et ordonne estre faicte par le trésorier general de la marine, messire Pierre Boucher, pour la solde et entretenements de la compagnie des gardes de la reyne regente, Sa Maiesté possédant et exerçant la charge de grand maitre, chef et surintendant general de la Navigation et Commerce de France, entretenue sur l'Admiral durant la presente année 1647, suivant les ordres de ladite dame reyne régente.

« Premièrement :

Au sieur de Lunas, capitaine......	par mois.	II^c L^#	250 L.
Au sieur de Villeneuve, lieutenant.	—	CII^xx x^#	140 L. 10
Au sieur de la Brosse, enseigne....	—	CI^xx ^#	120 L.
X***, maréchal des logis..........	—	II II^xx 2^#	80 L. 2
A 3 brigadiers, à raison de CIIII^# chacun.......		CIII^xx II^#	160 L. 2
A 93 soldats, à raison de XXCII^#	—	II^m 6 x II^# .	2.500 L.
Somme par mois ...		III^m II^c LXX IIII^# ..	3 274 L.

NOTE 3. — Ordonnance du 4 avril 1651, *Recueil des Prises* (A. M.).

NOTE 4. — Proposition pour fonder un collège royal de marine à Bordeaux (23 février 1668. *Memoires generaux*.

NOTE 5. — Série B^2 8. *Registre des ordres du roi* (A. M.

CHAPITRE II

NOTE 1. — Série B^2 8, *Registre des ordres du roi* (A. M.).

NOTE 2. — Série B^2_8, *Registre des ordres du roi* (A. M.).

NOTE 3. — Série B^2_{11}, *Registre des ordres du roi* (A. M.).

NOTE 4. — Série B^2_{11}, *Registre des ordres du roi* (A. M.).

NOTE 5. — Série B^2_{11} (A. M.). Lettre de Colbert à M. de Cajac : « A Saint-Germain, le 5 juillet 1670. — Monsieur, j'escris à M. le premier président d'Oppède et à M. Matharel, pour voir ensemble en quel lieu l'on pourra commodément loger la compagnie des gardes de la marine, quoyqu'ils y feront peu de séjour, devant s'embarquer sur l'escadre qui doit partir de Toulon, au 1er du mois prochain. J'envoye les ordres du Roi pour les distribuer sur cette escadre, savoir : les 2/3 sur le vaisseau *l'Isle de France*, commandé par M. de Vivonne, et l'autre tiers sur les autres vaisseaux...

« ... Vostre bien humble et bien affectionné serviteur,

« COLBERT. »

NOTE 6. — Série B^2_{13} (A. M.). Lettre de Colbert à M. le chevalier de Chaumont, à Toulon, du 13 août 1671 : « ... J'avais déjà appris, par les consuls de Toulon, les demeslés arrivés entre quelques gardes de la marine et des particuliers de la province... »

NOTE 7. — Série B^2_{11} (A. M.). Lettre de Colbert à M. de la Rochecourbon, du 23 mai 1670 : « M. de Cajac m'a remis les informations que vous luy avez adressées contre le sieur de Courjon, garde de la marine. Sur quoy je n'ay rien à vous dire, si ce n'est que j'auray l'honneur d'en rendre compte au Roy. Il faut toujours le tenir en prison... »

NOTE 8. — Série B^2_{11} (A. M.). Lettre de Colbert à M. Pelissary, du 11 juillet 1670 : « M. Pelissary remettra, par le premier ordinaire à Toulon et à la Rochelle, les fonds pour la solde de la compagnie des gardes de la marine jusqu'au dernier jour du présent mois, et trois mois de solde qui leur seront advancez, en s'embarquant sur les escadres. »

Voir aussi la lettre de Colbert au même, en date du 5 septembre 1670.

NOTE 9. — Série B^2_{13} (A. M.). Dépêches concernant la marine (22 octobre 1671).

NOTE 10. — Série B^2_{11} (A. M.). Dépêches concernant la marine.

NOTE 11. — Série B^2_{13} (A. M.), pages 394-396.

CHAPITRE III

NOTE 1. — Série B^2_{16} (A. M.). Lettre de Colbert à Colbert du Terron, intendant à Rochefort, datée du 4 mars 1672 : « .. A l'égard des gardes de la marine qu'il dit revenir à Roche-

[illegible]
que Sa Majesté ayt disposé d'eux, ainsy qu'elle le jugera à propos. »

Note 2. — [illegible] la proposition que vous faites d'embarquer sur le pavillon la moitié des gardes de la marine qui ont été retenus, et de disperser l'autre moitié sur les autres vaisseaux, mais Elle ne veut point que ce nombre excède *vingt* au plus. »

Note 3. — [illegible]

Note 4. — [illegible]

Note 5. — [illegible] corps décerné par le lieutenant criminel en la sénéchaussée de Toulon contre un enseigne et deux gardes accusés d'avoir fait quelques insultes aux pénitents noirs de ladite ville, et ordonne leur élargissement.

Note 6. — [illegible] faite de la conduite des nommés de Boisboucart, Deschamps et de Sonois, gardes de la marine du département de Rochefort, Sa Majesté les a cassés et révoqués, leur fait défense à l'advenir d'en prendre la qualité n'y d'en faire aucunes fonctions. Mande et ordonne Sa Majesté au sieur de Demuin, intendant de la marine au dit port, de leur déclarer de contenu au présent ordre, en présence des officiers de marine, leur faisant défense de les reconnaitre en cette qualité... »

Note 7. — Série B^2_{44} (A. M.). Lettre de Colbert à M. de Demuin, à Rochefort (9 avril 1681) : « Sa Majesté n'est pas satisfaite du peu de soin que l'on a eu de garder le nommé de Villepatour, garde de la marine. Comme il est très important d'empêcher que ceux qui seront mis, dans la suite, à l'Admiral, se puissent sauver aussy facilement, Elle envoye au sieur Gabaret les ordres nécessaires pour faire mettre en prison les deux gardes de la marine à qui le sieur de Villepatour avait été confié. »

Note 8. — Série B[illegible] (A. M.). Lettre [illegible]
« Sa Majesté a approuvé la distribution que vous avez faite des gardes de la marine en trois brigades pour monter la garde chacune de trois jours l'un, et assister les deux autres aux écoles. »

Note 9. — Série B^2_{44} (A. M.). Lettre du roi à M. Gabaret, chef d'escadre, en date du [illegible] 1681.

Note 10. — [illegible] 1681.

Note 11. — Série B[illegible] (A. M.). [illegible]

— 1,000 livres à de Sourdis,
— 600 livres au chevalier de Flacourt,
[illegible]
— [illegible]
— 600 livres à de Beaulieu,

comme récompense du zèle qu'ils ont montré dans le commandement des frégates d'instruction.

Note 12. — Série B[illegible], pages 193 et suivantes (A. M.). Lettres de Colbert à Gabaret (du 28 mai 1681) et à MM. de Beaulieu, de Vauvré, de la Bretesche, Gravier. Lettre de Colbert à M. de Demuin, du 15 mai 1681.

Note 13. — Série B[illegible] (A. M.). Lettre circulaire à MM. de Châteaurenault, Gabaret et Duquesne.

Note 14. — Série B^2_{44} (A. M.). 28 mai 1681. « Quatre gardes choisis pour servir en qualité de lieutenants des compagnies d'infanterie entretenues pour la défense des ports des isles de l'Amérique méridionale. »

Note 15. — Série B^2_{44} (A. M.). Lettre de Colbert à M. de Demuin, du 29 juin 1681.

Note 16. — Série B[illegible] (A. M.). Lettre de Colbert à M. de Seuil, intendant à Brest, en date du 10 octobre 1681.

Note 17. — Série B[illegible] (A. M.). Lettre de Colbert à Gabaret, du 26 janvier 1682.

Note 18. — Série B^2_{46} (A. M.). Ordre du roi du 13 avril 1682.

Note 19. — Série B[illegible] (A. M.). Ordre du roi à M. de Demuin, en date du 2 novembre 1681.

Note 20. — Série B^2_{44} (A. M.). Lettre à M. de Demuin : « Sa Majesté voulant estre informée de ce que sont devenus les trois gentilshommes nouveaux convertis, MM. de Courserat, du Campet et de Bernières, qu'il avait proposé d'envoyer dans l'isle d'Indrette pour être instruits à ce qui regarde la marine, il ne doit pas manquer de lui en faire savoir des nouvelles. »

Note 21. — Série B^2_{48} (A. M.). Instructions au marquis du Quesne (6 mai 1683).

CHAPITRE IV

Note 1. — Série B[illegible] (A. M.). Lettre de Colbert à M. de Morangis (3 août 1683). Lettre de Seignelay à M. de Sartous (11 janvier 1684).

Note 2. — Série B[illegible] (A. M.). Lettre à M. de Grignan (14 février 1684). Lettre au duc de Chaulnes (13 juillet 1683).

Note 3. — Série B[illegible] (A. M.). Lettre de Colbert à M. de Seuil, en date du 23 juillet 1683 : « J'ay receu votre lettre du 16, la liste des quarante-quatre gentilshommes qui sont embarqués sur les vaisseaux qui ont été armés à Brest, et comme le roy ne veut point qu'il soit reçeu de roturiers dans la nouvelle compagnie des gardes de la marine qu'Elle veut entretenir, examiner avec soin si, sur ces quarante-quatre, il y en a qui le soyent. »

Note 4. — Série B^2_{49} (A. M.). Lettre de Colbert au duc de Chaulnes (3 août 1683).

Note 5. — Série B^2_{51} (A. M.). Lettre de Seignelay à M. de Sartous (11 janvier 1684).

NOTE 6. — [illegible]

NOTE 7. — [illegible]

NOTE 8. — [illegible]

NOTE 9. — [illegible]

NOTE 10. — [illegible]

NOTE 11. — [illegible] M. de Courcelles (28 février 1684).

NOTE 12. — [illegible] celles (février 1684).

NOTE 13. — [illegible]

NOTE 14. — [illegible]

NOTE 15. — Alphabet Laffilard. Dépouillement des revues des gardes de la marine (Toulon, 1684 et 1686).

NOTE 16. — [illegible]

NOTE 17. — [illegible]

NOTE 18. — [illegible]

NOTE 19. — *Registre des ordres du roi* (18 décembre 1685).

NOTE 20. — *Registre des ordres du roi* (18 décembre 1685).

NOTE 21. — Lettre de Seignelay à M. de Vauvré, intendant de la marine (12 mai 1684), au sujet du sieur Desparon.

NOTE 22. — [illegible]

NOTE 23. — [illegible]

NOTE 24. — [illegible]

CHAPITRE V

NOTE 1. — Série B^2_{56} (A. M.), page 52.

NOTE 2. — Série B^2 [illegible] (A. M.). Dépêche à M. de Chalais (26 mars 1685).

NOTE 3. — Série B^2 [illegible] (A. M.). Dépêche du 11 septembre 1686. Ordonnance du 28 juin 1688.

NOTE 4. — Dépêche à M. Desclouzeau, du 22 avril 1687.

NOTE 5. — *Registre des ordres du roi,* ordonnance du 6 janvier 1686.

NOTE 6. — Lettre à M. de Tourville, du 5 janvier 1686.

NOTE 7. — Dépêche à M. de Coulombe, du 12 décembre 1685.

NOTE 8. — Circulaire aux Intendants de la marine (15 avril 1687). Série B^2_{61}, page 280 verso.

NOTE 9. — Série B^2_{63}. Janvier 1687.

NOTE 10. — Dépêche de Seignelay à M. Gravier, commandant le port, à Toulon (12 novembre 1685), et ordonnance du 15 novembre 1685.

NOTE 11. — Série B^2_{59} (A. M.). *Ordres du roi,* page 557.

NOTE 12. — Série B^2_{59} (A. M.). *Ordres du roi.* Lettre à M. de Champagnette (29 août 1686).

NOTE 13. — Série B^2_{60} (A. M.). *Ordres du roi* (Ponant).

NOTE 14. — Série B^2 [illegible] (A. M.). Dépêches, page 841.

NOTE 15. — Série B^2_{61} (A. M.). Lettre à M. de Mauclerc (1er février 1687).

NOTE 16. — Série B^2 [illegible] (A. M.). Lettre à M. de Vauvré, du 6 novembre 1686, page 758.

NOTE 17. — Série B^2 [illegible] (A. M.). Lettre à M. de Champagnette, du 6 novembre 1686.

NOTE 18. — Série B^2_{60} (A. M.). *Ordres du roi* (28 octobre 1686).

NOTE 19. — Josias Le Turc de Castor, en prison pour vingt ans, pour avoir donné des coups de bâton à un autre garde.

NOTE 20. — Série B^2_{62} (A. M.). Lettre à M. de la Baume, à Rochefort (29 septembre 1687).

NOTE 21. — Série B^2_{58} (A. M.). Lettre à M. de Coulombe, à Brest, du 12 décembre 1686, page 886.

Note 22. — Série B².. (A. M.), page [illegible], verso.

Note 23. — Série B².. (A. M.). Lettre à M. Arnoul, intendant de la marine [illegible] 1687).

Note 24. — Série B.. (A. M.). Lettre à M. Arnoul, intendant de la marine, à Rochefort (21 juillet 1684).

Note 25. — Série B².. (A. M.). Dépêche à M. de Coëtlogon, à Brest, page [illegible].

Note 26. — Série B².. (A. M.), 6 juillet 1687, page [illegible].

Note 27. — Série B.. (A. M.), 14 avril 1687.

Note 28. — Série B².. (A. M.). Lettre à M. de Vauvré, du 25 août 1687, page [illegible].

Note 29. — Série B.. (A. M.). Lettre à M. de Coëtlogon, du 12 avril 1684, page [illegible].

Note 30. — Série B.. (A. M.). Lettre à M. de Perrine [illegible], du 27 septembre 1690, page [illegible].

CHAPITRE VI

Note 1. — Ordonnance du [illegible] avril [illegible].

Note 2. — Lettre de M. de Pontchartrain à M. Arnoul, intendant de la marine, à Rochefort, datée du 22 mars 1692.

Note 3. — Série B².. (A. M.). Campagnes. Jean Bart. [illegible] 169[illegible].

Note 4. — Ordonnance rendue le 6 juillet 1695 par le maréchal d'Estrées.

Note 5. — Alphabet Laffilard. 1703 : de Vauquelin, nouveau garde marine, cassé pour avoir tué M. de la Roque, capitaine de vaisseau. — 6 juin 1703 : Roussel, garde marine, tué par la patrouille.

Note 6. — Ordonnance du 2[illegible] janvier 1[illegible] défendant aux officiers de marine [illegible] et autres particuliers de la ville de Brest de jouer au jeu appelé pharaon. Ordonnance de 1691 pour défendre le jeu de la bassette.

CHAPITRE VII

Note 1. — Série B.. (A. M.). Lettre de M. de Valincour [illegible] Conseil de marine [illegible] 171[illegible]. Lettre du même du [illegible] 171[illegible]. [illegible] de Toulon par mois, y compris les appointements des officiers majors, montant [illegible]

2.747 livres 6 sols 8 deniers ; représente que cette somme étant modique, il serait nécessaire, pour tirer la compagnie de l'extrême misère ou elle se trouve, de lui faire payer trois mois à compte, ce qui les soutiendrait, en attendant mieux.

NOTE 2. — Série B^{1}_{1} (A. M.). M. de Vatan demande au Conseil de marine de lui envoyer un ordre de faire embarquer de préference les gardes les plus indigents pour se libérer des importunités de ceux qui ne peuvent tirer du secours de leur famille (1er mars 1716). Accordé.

NOTE 3. — Lettre de M. le chevalier de Vatan à M. l'amiral d'Estrées, président du Conseil de marine (27 décembre 1716).

NOTE 4. — Lettre-circulaire aux intendants de la marine sur le nouvel habillement des trois compagnies de gardes de la marine (5 juillet 1728) : « J'ay pris l'ordre du roy pour l'habillement des trois compagnies des gardes de la marine, et Sa Majesté a décidé que cet habit serait de *drap bleu,* qui est la couleur de Sa Majesté, au *lieu de rouge,* qu'il avait été réglé cy-devant... »

NOTE 5. — Ordonnance du 13 novembre 1728.

NOTE 6. — Décision du Conseil de marine du 31 août 1718.

NOTE 7. — Décision du 19 juin 1723.

NOTE 8. — Lettres de M. de Maurepas à M. d'Héricourt (31 janvier 1729-7 mars 1729).

NOTE 9. — Lettre de M. de Maurepas, du 12 septembre 1729.

NOTE 10. — Circulaire adressée aux commandants des trois compagnies, le 9 mars 1733.

NOTE 11. — 13 avril 1733.

NOTE 12. — Lettre de Maurepas au maréchal de Maillebois, du 23 mai 1745.

NOTE 13. — Lettre de Maurepas à M. de la Rochallard (11 aout 1732).

NOTE 14. — 13 avril 1733.

NOTE 15. — 30 septembre 1743.

NOTE 16. — Décision du 30 aout 1738.

CHAPITRE VIII

NOTE 1. — Série B[illegible] (A. M.), page 72.

NOTE 2. — Série B^{6}_{79} (A. M.).

NOTE 3. — Ordonnance du roi, par laquelle Sa Majesté se réserve les nominations dans la compagnie des gardes de l'étendart (20 septembre 1712).

CHAPITRE IX

Note 1. — [illegible]

Note 2. — [illegible]

Note 3. — [illegible]

CHAPITRE X

Note 1. — [illegible]

Note 2. — [illegible] de Brest au Havre la corvette *l'Hirondelle*.

Note 3. — [illegible]

CHAPITRE XI

Note 1. — [illegible]

Note 2. — Du Couëdic est toujours désigné sous le titre de premier lieutenant des gardes de la marine. Nous croyons que c'est là une erreur. En effet, du Couëdic, nommé [illegible] le 1er mai suivant. En 1779, le premier lieutenant était M. de Cuverville, et le second lieutenant M. [illegible] taine de vaisseau, le 13 octobre 1779, après son retour à Brest, mais cela n'impliquait pas sa promotion au grade de premier lieutenant d'une compagnie qui avait pour capitaine M. de Monteil, chef d'escadre. Les revues de la compagnie indiquent bien d'ailleurs : du Couëdic, chef de brigade.

CHAPITRE XII

Note 1. — [illegible] qui doit être établie au collège de Vannes. Agréées par le maréchal de Castries, le 23 décembre 1786. Les mêmes propositions avaient été faites par l'évêque d'Alais, et aussi agréées le 28 décembre. *Recueil des Memoires et Projets*, G6.

CHAPITRE XIII

NOTE 1. — Message du Directoire au Conseil des Cinq Cents (12 frimaire an IV) :

« Citoyens législateurs,

« Le Directoire exécutif vient vous entretenir d'un objet d'une haute importance, et qui mérite de votre sagesse une prompte décision.

« Il est de son devoir de vous dévoiler avec franchise et courage l'état dans lequel il a trouvé la marine de la République, ainsi que ses ports et ses arsenaux. Cet état déplorable est connu de nos ennemis, qui nous bravent et nous insultent jusque sur nos côtes, et sa publicité ne saurait être plus impolitique, puisqu'elle ne peut que stimuler l'énergie du Gouvernement, qui doit tout réparer, et provoquer la sagesse du Corps législatif à l'étayer par de bonnes lois. Nos flottes humiliées, battues, bloquées dans nos ports, dénuées de ressources en vivres, matières navales déchirées par l'insubordination, avilies par l'ignorance, ruinées par la désertion, tel est l'état dans lequel des hommes à qui vous avez confié le Gouvernement ont trouvé la marine française... Le Directoire a reconnu avec regret que l'organisation de la marine décrétée récemment par la Convention, l'ouvrage de ses derniers moments, décrétée au milieu des orages, des événements et des travaux de tous genres qui l'ont assaillie au terme de sa session, ne présentait au Gouvernement que des entraves et l'enchaînait dans tous ses moyens d'exécution. »





TABLES



TABLE DES PLANCHES

FIN DE LA TABLE DES PLANCHES.



TABLE DES MATIÈRES

PREMIÈRE PARTIE

DEUXIÈME PARTIE

FIN DE LA TABLE



